КТО БРОСИТ ВЫЗОВ ЛИДЕРУ

№4 (886) Апрель 2005

Обзор отличный!

За рулем



ВЫБЕРИ ЛАУРЕАТА ГРАН-ПРИ 2005 И ВЫИГРАЙ ИНОМАРКУ с.314



VOLKSWAGEN PASSAT

ЭНЕРГИЯ ВЕТРА с. 204



- VOLKSWAGEN TOUAREG
- NISSAN PATROL
- LAND ROVER DISCOVERY

ЧЕМ СИЛЕН ПРОХОДИМЕЦ с.86

ISSN 0321-4249



9 770321 424007 04>



СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №4 2005







[128]



[210]

ТЕХНИКА

СПОРТ И ТЮНИНГ

БЕЗОПАСНОСТЬ

АВТОКЛУБ

РЕТРО

РЫНОК

ГРАН-ПРИ 2005

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

[228]

[258]



БРОСАЕМ ВЫЗОВ ЛИДЕРАМ



Взяв в руки этот объемный номер журнала (в нем – 344 страницы) и взглянув на обложку, вы сразу почувствуете: «За рулем» снова что-то затевает. Да, сегодня мы предлагаем вам очередной конкурс, но не из разряда уже привычных за рубежом и у нас, а гораздо более увлекательный, под названием «Кто бросит вызов лидеру?». Ответ на этот, как вы сразу убедитесь, непростой вопрос должны дать вы – наши читатели. Каждый при желании станет одновременно и участником, и членом жюри этого конкурса, который отныне будет главным в номинациях традиционного Гран-при журнала «За рулем».

Об условиях «Вызова лидеру», а речь идет о лидерах продаж на российском автомобильном рынке, содержании каталога, который помещен здесь для участников конкурса, разыгрываемых иномарках вы узнаете из журнала. Я же хочу сказать о другом. Условия розыгрыша Гран-при, когда выбирается не один, а шесть автомобилей и делает это не жюри-редколлегия журнала, а жюри в составе десятков тысяч читателей, мы не случайно публикуем к очередной, на этот раз 77-й годовщине нашего журнала. В том далеком 1928-м, когда во всем необъятном СССР едва насчитывалось 12 тысяч автомобилей на ходу, на первой странице первого «За рулем» были напечатаны слова, волновавшие тогда всех, кто думал о будущем страны, – «Автомобиль или телега?».

Сегодня – другое время. Коренным образом изменилась автомобильная жизнь в стране, особенно в последние годы, и перед вами совсем другой выбор – не по дням растущий рынок России содержит массу предложений. Покажите вашу эрудицию, умение сравнивать, анализировать и предугадывать. Это далеко не пустячное занятие на пару минут. Оно потребует известного напряжения ума и времени. Но уверен – вы не пожалеете. Процесс выбора – дело увлекательное, особенно если к нему привлечь членов семьи и знакомых. А кроме того – это возможность больше узнать об автомобилях, которые тебя окружают, расширить, если хотите, свой кругозор и потренироваться в аргументированном, правильном выборе (раньше или позже мы все его делаем, и не раз). Ну и не в последнюю очередь – участие в конкурсе может обернуться приличным вознаграждением – выигрышем достойной иномарки.

Дерзайте. Желаю удачи!

П. МЕНЬШИХ

ЖЕНЕВА 2005

«МАТИЗ» С ИСКРОЙ

Особенно интересной для россиян премьерой стал «Матиз» третьего поколения.

В нашей стране новинка будет продаваться под именем «Шевроле-Спарк» (искра), известным до сих пор разве что южноафриканским поклонникам автомобиля. Сделано это не случайно, а для устранения на ближайшее будущее путаницы с остающимся в салонах до 2007 года узбекским «Матизом».

Впрочем, если говорить о внешности, то спутать автомобили трудно. Если глаза – зеркало души, то фары – характернейшая деталь облика. А они у «Спарка» совершенно другие, как, кстати, и задние фонари. Гораздо труднее заметить увеличившуюся всего на 5 мм ширину авто, а определить на глаз, что коэффициент аэродинамического сопротивления C_x с прежних 0,399 снижен до 0,344, и вовсе невозможно.



Моторы тоже остались прежними лишь с виду: на самом деле в них уменьшили трение в клапанном механизме, применив ролики в приводе клапанов, с помощью гидроопор снизили передающиеся на кузов вибрации, устранили излишний шум, оптимизировав впускной и выпускной тракты. Наконец, «Матиз-Спарк» удовлетворяет строгим экологическим нормам Евро IV. Несколько снижена масса: в машину пришли высокопрочные конструкционные стали.

CHEVROLET MATIZ (SPARK)

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 3х6х796 см³; мощность – 38 кВт/51 л .с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 71,5 Н·м при 4400 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2345 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3495х1495х 1500 мм; объем багажника – 170/ 845 л; снаряженная масса – 775 кг. Колеса – 145/70R13.
- Максимальная скорость – 145 км/ч; разгон до 100 км/ч – 18,2 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 5,2 л/ 100 км.

ЛИШЕНИЕ ПРАВ И ТОЛЬКО

Государственная Дума РФ приняла закон, резко ужесточающий наказание тем, кто отказывается пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Раньше в Кодексе РФ об административных правонарушениях за отказ от освидетельствования грозило наказание в виде штрафа или лишение водительских прав сроком до одного года. Теперь в таких случаях водителя будут лишать прав на управление автотранспортом на срок от 1,5 до 2 лет. И никаких штрафов. Закон еще должны утвердить Совет Федерации и президент, но, видимо, это произойдет быстро и без осложнений.

КОГДА «В» РАВНО «С»

В азбуке классов «Мерседеса» появилась буква В.

На сей раз патриарх автомобилестроения «Мерседес-Бенц» решил не поражать наше воображение небывалым обликом своей новинки. «Зато» он внес полную сумятицу в общепринятую европейскую классификацию. Его модели идут на ступеньку выше своего названия: например, маленький «Мерседес-А» по своим размерам попадал в класс В, а представленный нынче новый В-класс со своими 4,27 м длины – типичный представитель класса С... Впрочем, пассажирам нет дела до буквы, им важен реальный комфорт. С этой точки зрения новый автомобиль, сконструированный по найденному для А-класса рецепту «сэндвича», позволит обойтись в дальней поездке без затекших ног и плотно спрессованного багажа. Последний теперь может не только занимать до 2245 л объема, но и достигать в длину без малого 3 м! Это стало реальным благодаря набору разных вариантов трансформации заднего сиденья: его можно складывать, откидывать и вообще удалять.

Не меньше вариаций и под капотом: бензиновые моторы перекрывают шкалу мощности от 95 до 193 л. с., а дизельные – от 109 до 140 л. с. Самый мощный вариант способен набрать первую сотню всего за 7,6 с – неплохо для семейного автомобиля.

В новом автомобиле не поскупились ни на адаптивные амортизаторы, ни на систему стабилизации, воздействующую не только на тормоза, но и на рулевое управление.

MERCEDES-BENZ B200

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2034 см^3; мощность – 100 кВт/136 л. с. при 5750 об/мин; максимальный крутящий момент – 185 Н·м при 3500 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2778 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4270x1680x1603 мм; объем багажника – 544/2245 л. Колеса – 205/55R16.
- Максимальная скорость – 196 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,1 с.





КОРОТКО

■ «Фокус» плохому не научит, особенно если речь об обучении вождению. Недавно появилась учебная версия популярного автомобиля, где у инструктора в распоряжении не две, а все три дублирующие педали. Это дополнительное оборудование фирмы «Файгель» легко демонтируется, если машина перестает быть учебной.



■ Автомобили «Лада-110» с новыми двигателями объемом 1,6 литра прошли испытания на соответствие европейским стандартам во Франции на фирме ЮТАК. Проверка показала, что новые двигатели, которыми сейчас оснащают все автомобили «десятого» семейства, отвечают требованиям стандарта Евро III.

■ На ГАЗе собрана первая партия «газелей» и «соболей», соответствующих нормам Евро III. На них установлены дизели ГАЗ-5602 с турбонаддувом и охлаждением наддувочного воздуха – развитие мотора ГАЗ-560, который выпускают по лицензии австрийской фирмы «Штайр».



«РАССТУПИТЕСЬ, Я ИДУ»!

Именно так, по мысли японцев, должны услышать название «Айго».

TOYOTA AYGO

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 3x12x998 см^3; мощность – 50 кВт/68 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 93 Н·м при 3600 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 4–5-местный 3-дверный; база – 2340 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3405x1615x1465 мм; объем багажника – 139 л; снаряженная масса – 790 кг. Колеса – 155/65R14.

■ Максимальная скорость – 157 км/ч; разгон до 100 км/ч – 14,2 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 4,6 л/100 км.

Женевский дебют новинки удался на славу. Глава «Тойоты» даже пустился в пляс вокруг малышки, знаменующей собой «новую философию в дизайне автомобилей». И в самом деле машинка, предназначенная в первую очередь для европейской молодежи, прямо-таки излучает задор. И пусть одновременно с ней были показаны близнецы-братья, созданные на той же платформе, – «Пежо-107» и «Ситроен-С1» не смотрелись «однояйцевыми» с «японцем».

Что касается новой философии, то она – в сочетании высокой эмоциональности и практичности в одном городском автомобиле. Скучно с «Айго» не будет. В тоскливых пробках водитель сможет вновь и вновь разглядывать, например, приборы, размещенные прямо на рулевой колонке. Или наслаждаться звучанием довольно крутой аудиосистемы. А зажжется зеленый – старт будет весьма и весьма резвым. Моторчик весом всего 69 кг развивает крутящий момент 80 Н·м в диапазоне оборотов от 1500 до 6000 – завидная равномерность.

Не придется топтать педаль сцепления да постоянно дергать за рычаг, если у вас версия с роботизированной коробкой «МультиМоуд». Развернуться можно будет, имея в распоряжении всего 9,46 м – идеально для мегаполиса.

О безопасности позаботятся системы ABS и распределения тормозных усилий, без которых купить «Айго» будет невозможно. Если же случится страшное, тяжесть последствий снизит особо прочная пассажирская ячейка и не менее шести (!) надувных подушек.

В заключение отметим, что собирать «Айго» будут на новом заводе в Чехии тиражом в 100 тыс. экземпляров (подробнее с. 122).

ЖЕНЕВА 2005





ПАМЯТИ А. Д. ПРОСВИРНИНА

Ушел из жизни Александр Дмитриевич Просвирнин. Тридцать лет из прожитых девяноста он возглавлял конструкторские службы Горьковского автозавода. С его именем связано создание самых известных автомобилей ГАЗа – «Волги», «Чайки», грузовых, военных, транспортных машин. В каждой из них – доля таланта главного конструктора, его незаурядных организаторских способностей, огромного трудолюбия. Лауреат Государственной премии, кавалер многих правительственных наград, он всегда оставался доступным и скромным. С журналом «За рулем», где он не раз представлял новинки ГАЗа, его связывала многолетняя дружба.

«СТО ТРИДЦАТЫЙ» БМВ

БМВ втиснула под капот первой серии новейшую трехлитровую «шестерку» с регулируемым подъемом клапанов Valvetronic. Мощность 190 кВт/258 л. с., крутящий момент 300 Н·м, разгон с места до 100 км/ч за 6,2 секунды. Получившийся в результате трансплантации силового агрегата автомобиль имеет индекс БМВ-130i. Малый вес нового двигателя позволил сохранить идеальное для заднеприводного автомобиля распределение массы по осям 50:50. В продаже новинка появится в сентябре.



«ПЕЖО» ДЕРЖИТ УДАР



Сразу же после премьеры хэтчбека B-класса «Пежо-1007» независимая организация EuroNCAP испытала его на прочность боковым и фронтальным крэш-тестами. Результатами можно гордиться: машина удостоилась пяти звезд. «Тысяча седьмой» набрал 36 баллов (16 – за фронтальный и 17 – за боковой удары, плюс 3 за систему оповещения о непристегнутом ремне) – ни один одноклассник не достигал таких высот. Во Франции «Пежо-1007» поступит в продажу в ближайшее время, а в других европейских странах – во втором полугодии.

КРИЗИС НИЧТО, СТИЛЬ – ВСЕ!

Несмотря на финансовые трудности, ФИАТ и его дочерняя марка «Альфа-Ромео» не скупятся на премьеры.

Итак, на подиуме медленно вращается «Альфа-Ромео-159», которая уже летом сменит свою предшественницу с индексом «156». Дизайн новинки разрабатывала студия Джуджаро совместно с Центром Стиля фирмы-производителя. Выштамповка на капоте акцентирует внимание на характерной треугольной решетке радиатора, делая марку мгновенно узнаваемой, а хищно прищуренные фары придают «выражению лица» изрядную агрессивность.

Как стало принято по доброй (но вот правильной ли?) традиции, преемник больше предшественника и потому пассажиры в салоне несколько потеряют в «чувстве локтя».

Казалось бы, испытывая определенную стесненность в средствах, можно было обойтись более-менее глубоким рестайлингом, но 159-я и по содержанию далеко ушла от 156-й. Настолько, что ее пришлось собирать на вновь разработанной с учетом самых жестких требований к пассивной безопасности платформе. Лазерная сварка, металл переменной толщины, многочисленные, искусно замаскированные в недрах каркаса, не самые дешевые технологические решения. Как и полный привод с самоблокирующимся межосевым дифференциалом, обкатанный ранее на «Кроссвэгоне Q4». Электронным же помощникам вообще несть числа.

ALFA ROMEO 159

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3179 см^3; мощность – 191 кВт/260 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 322 Н·м при 4500 об/мин.

■ Трансмиссия – полноприводная с распределением тяги между передней и задней осями 57:43; коробка передач – автоматизированная 6-ступенчатая либо механическая.

■ Подвеска – спереди на двойных поперечных рычагах, сзади – многорычажная.

■ Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2700 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4660x1828x1417 мм. Колеса –235/45R18.

ЖЕНЕВА 2005



КОРОТКО

■ Фирма «Вольво» выпустила специальный набор, с помощью которого можно поддерживать свой автомобиль в полном порядке. В комплекте – литр моторного масла, одноразовые перчатки, салфетки для протирки масляного щупа, одноразовые воронки, салфетки для рук и шинный манометр. Ничего другого и не понадобится – убеждены производители шведских автомобилей.



■ В истерзанной пробками Москве могут появиться отдельные полосы для общественного транспорта, заезжать на которые рядовым автовладельцам будет строжайше запрещено. Однако, чтобы не оказаться в положении президента Уругвая, когда его автомобиль со стоянки для такси был эвакуирован на штрафстоянку, кроме автобусов у нас по спецполосе смогут ездить и спецавтомобили.

■ Горьковский автозавод планирует в 2005 году поставить в ЮАР 2 тыс. микроавтобусов «Газель» с правым рулем для замены автопарка транспортных предприятий в стране. В ходе визита генерального директора ГАЗа А. Баранцева в ЮАР подписан меморандум о возможных ежегодных поставках еще 30 тыс. этих микроавтобусов в течение пяти лет.



РАЗ, ДВА… ШЕСТЬ!

«Ситроен» вплотную занялся освоением четного ряда цифр: после С4 в Женеве показали С6.

Поскольку С8 уже существует в облике мини-вэна, а индекс С7 зарезервировали для перспективного купе, новинке поневоле уготована роль флагмана модельного ряда. Автомобиль, который знаменует возвращение фирмы в высшую лигу после пятилетнего перерыва, построен на новой платформе, разработанной совместно с «Пежо».

Дизайн нового седана вобрал в себя черты как концептов «С-Эйрланж» и «С-Эйрдрим», так и серийных предков ХМ и DS. Кроме фирменного двойного шеврона, по сути определившего облик решетки радиатора, перед нами чистые линии кузова, блок фар, который заходит на боковую поверхность крыльев, незаметно переходящая в задние стойки крыша.

Вместо произведшей фурор неподвижной ступицы баранки у С4 здесь воображение публики должна поразить комбинация приборов в стиле «техно»: она выводит информацию прямо на ветровое стекло – от скорости до указаний бортового навигатора.

Адаптивный головной свет, направляющий луч за угол, гасящие шум «стеклопакеты» в дверях, электрический стояночный тормоз, работающий почти без участия водителя, – далеко не полный перечень технических изюминок в списке опций нового флагмана. А вот под капотом большого разнообразия нет: там либо 3-литровая бензиновая «шестерка», либо 2,7-литровая дизельная, развивающие мощность чуть более 200 л.с. каждая.

CITROEN C6

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х2946 см³; мощность – 155 кВт/211 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 290 Н·м при 3750 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2900 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4910x1860x 1460 мм.

«КАЛИНА» – НА ЭКСПОРТ



«Калины» пока еще нет в продаже, тем не менее известно, что еще до конца года начнут ее поставки на экспорт. Об этом сообщает пресс-служба АВТОВАЗа. В настоящее время «Калина» проходит сертификационные испытания, которые необходимы для омологации на европейском рынке. Еще раньше председатель совета директоров ОАО «АВТОВАЗ» В. Каданников заявлял о том, что в IV квартале начнутся поставки «Калины» в страны СНГ. Наряду с этим в 2005 году значительно вырастет экспорт автомобилей «десятого» семейства.

ЕЩЕ ОДНА «НОКИАН»

Очередную зимнюю новинку от «Нокиан» назвали «Хаккапелита SUV». Она предназначена для мощных и высокоскоростных «паркетников», число которых увеличивается год от года. У новой шины усиленное строение каркаса и еще ряд новшеств, в частности, под каждым из четырехгранных шипов – эластичная подушечка, смягчающая воздействие на дорогу и снижающая уровень шума. Выпускаться «Нокиан Хаккапелита SUV» будет размерностью от 215/80R15 до 255/55R18 со скоростным индексом «Т» – 190 км/ч.



КОРОТКО

В предыдущем номере ЗР рассказал о рекорде высоты, поставленном автомобилем на чилийском вулкане Охосдель-Саладо. Не прошло и пары недель, как достижение «Ленд-Крузера» побил «Фольксваген-Туарег». 29 января он проехал на 80 метров выше, и страницу в Книге рекордов Гиннесса придется теперь переписывать. И, похоже, не раз: пока верстался номер, «Ленд-Крузер» заехал на отметку 6358 м из 6952 возможных…



«Хёндэ» обновила свое купе. Внешние изменения свелись к иному дизайну передка и новым отделочным материалам в интерьере; техническое вооружение пополнилось системой стабилизации ESP.



В 2004 году на европейском рынке доля легковых автомобилей, предлагаемых с дизельным двигателем, выросла с 43,7 до 48,4%. Наибольшая их концентрация наблюдается в Люксембурге (72,5%), Австрии (70,9%) и Бельгии (70,2%). А вот верные традициям англичане дизель не жалуют, таких машин там всего 32,6%.

«ПЫЛЕСОС» НА ШАРАХ



Компания «Пежо» подвела итоги третьего конкурса автомобильного дизайна: победу одержал проект молодого португальца Андрэ Коста, названный им «Муви» и чем-то напоминающий современный пылесос. Экипаж рассчитан на двух седоков и едет на двух больших колесах и двух сферах поменьше. Замена управляемых колес шарами должна придать ему фантастическую маневренность, даже возможность развернуться не съезжая с места. В качестве премии автору проект будет реализован к Франкфуртскому салону в масштабе 1:1, сам он получит чек на 6000 евро, а его концепт растиражируют в виде автомобильчиков размером 1/43 от реального.



ЕВРОПА ОТКРЫВАЕТ «КАДИЛЛАК»

Новая модель BLS напоминает американские дредноуты лишь формой.

Одной из сенсаций Женевского салона стало новое позиционирование марок концерна «Дженерал моторс». Отныне они расположились пирамидой, в основании которой «Шевроле», затем «Опель», «Корвет» (да-да, бренд стал самостоятельным), СААБ и, наконец, на вершине – «Кадиллак». Самое интересное, все эти марки теперь будут представлены не только на рынках США, но и Европы. Разве что «Опель», переплыв океан, станет «Сатурном».



Европейский «Кадиллак-BLS», о премьере которого и пойдет речь, возможно, будут собирать в шведском Тролльхеттане, благо он создан на платформе СААБ 9-3. Вопрос пока открыт – та же платформа и в новой «Вектре», так что завод в Рюссельсхайме тоже вполне подходит.

«Кадиллак» намерен завоевывать европейские рынки не габаритами, а непривычным обликом. И сражаться в первую очередь придется с «Ауди-А4» и БМВ третьей серии. Понятно, что в этом случае не может быть и речи о многолитровых «восьмерках» под капотом, так что янки обойдется 4-цилиндровыми 2-литровыми моторами или, в крайнем случае, 2,8-литровой «шестеркой».

CADILLAC BLS

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1998 см³; мощность – 147 кВт/200 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 300 Н·м при 2500 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2675 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4680x1762x1449 мм; объем багажника – 430 л. Колеса – 235/35R19.

ЖЕНЕВА 2005



КОРОТКО

■ На СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» начались серийные поставки с Заволжского моторного завода алюминиевых деталей для экспортных «шевролениве». Это комплектующие для раздаточной коробки, в том числе и картер сцепления. На ЗМЗ не только отливают заготовки, но и производят их полную механическую обработку. Контракт на поставку 30 тыс. деталей в год заключен до 2011 года.

■ «Форд-Фиеста» недавно разменял миллион. Речь только о последней версии, производство которой началось в конце 2001 года. Из всех выпущенных с тех пор автомобилей 83% продано за границу в 55 стран мира. Общий же тираж «фиест» превысил 11 миллионов!

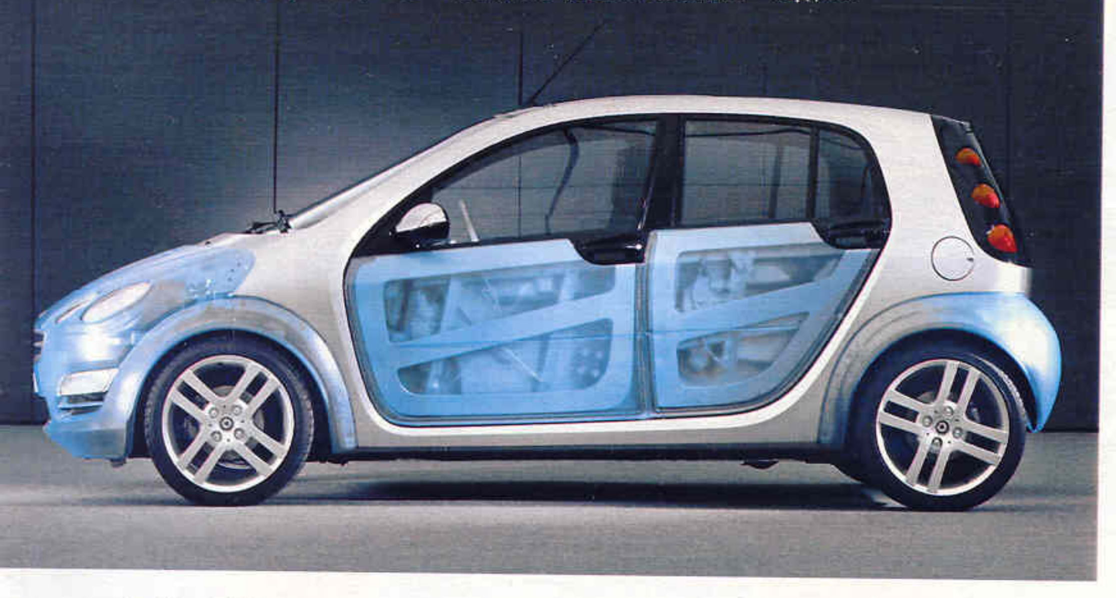


■ С конвейера Завода малолитражных автомобилей в Набережных Челнах сошла 300-тысячная «Ока». По этому поводу лучших работников наградили почетными грамотами и денежными премиями.

■ Группа «Пежо-Ситроен» выпустила миллионный автомобиль, оснащенный дизельным двигателем, с сажевым фильтром в выпускной системе. Впервые устройство, улавливающее твердые частицы в отработавших газах дизелей, появилось в мае 2000-го на престижном «Пежо-607», затем перешло на «пежо» и «ситроены» разных классов.

ПРОЗРАЧНЫЙ НАМЕК?

На Женевском салоне разработчики фирмы «Смарт», позаимствовав идею у часовщиков (вспомним о корнях фирмы), представили оригинальный концепт, не требующий для серийной реализации больших инвестиций. Его конструктивной особенностью является жесткий каркас, обшитый цветными пластиковыми панелями. Последние решили сделать… прозрачными, чтобы видна была внутренность автомобиля – его мотор, механизмы дверей и т. д. Оригинально, дешево, вот только не слишком ли сердито?



ЕДИНЫЕ ВМЕСТО СТА ДЕСЯТИ

Европейский парламент высказался в поддержку законопроекта об унификации водительских прав в странах ЕС. Теперь для вступления в силу он должен получить поддержку Совета министров ЕС. При положительном решении более чем 110 образцов водительских документов, действующих в странах ЕС, будут заменены на единые общеевропейские. Внешне они напоминают пластиковую банковскую электронную карточку, а в электронной памяти ее микросхемы – данные о владельце автомобиля. Новые права хотят обновлять каждые 10 лет для замены фотографии владельца.

К НАМ ЕДЕТ VARTA

В марте на международной выставке «Химические источники тока-2005» произошло знаковое событие. Российская компания АКОМ и фирма VB Autobatterie GmbH, представляющая известные марки Varta и Bosch, заключили договор о технической помощи, передаче технологий, лицензировании, производстве и реализации аккумуляторных батарей. На первом этапе батареи АКОМ будут комплектовать пластинами немецкого производителя, а затем у нас начнется производство батарей Varta Standard.





ЗАЗ РАСШИРЯЕТСЯ

Запорожский автозавод в 2005 году намерен инвестировать в развитие производства 868,7 млн. гривен (примерно 164 млн. долл.), что в 2,15 раза больше, чем в 2004-м. Наряду с модернизацией существующих мощностей планируется создать новое производство по выпуску силовых агрегатов Евро III (с небольшой доработкой – и Евро IV). Мощность его – 300 тыс. моторов в год, ввод в эксплуатацию – март 2006 года. Тогда же по планам должно начаться строительство новой линии для выпуска автомобилей среднего класса мощностью 120 тыс. в год; на это выделяется еще 768,5 млн. гривен. Сейчас ЗАЗ выпускает автомобили «Таврия», «Лада», «Опель», «Дачия» и «Мерседес».

КОРОТКО

■ Общественно-экспертный совет смотров «Лучшие в России», «Лучшие в Москве», «Лучшие в Подмосковье» наградил Дипломом Российского фонда защиты прав потребителей ООО «Пинго Дистрибьюторз» за активное участие в формировании цивилизованного потребительского рынка в России. «Пинго Дистрибьюторз» – эксклюзивный представитель торговых марок Pingo, Serwo и L&D в России, СНГ и странах Балтии.



■ На Минском автозаводе реконструирован бывший арматурный цех – сюда с главного конвейера перевели производство автобусов МАЗ-256. В новый цех с главного конвейера поступают шасси, каркасы кузовов, пластиковые панели обшивки, стекла, другие узлы и детали.

■ По традиции на Женевском автосалоне были обнародованы имена видных деятелей



автомобильной промышленности, увековеченные в европейском Зале Славы. В 2005 году новичками в списке стали Винченцо Лянча, Пьер Лефошё и Герберт Остин (на снимке он за рулем), основавший свою знаменитую компанию ровно 100 лет назад.

SS20 МЫ СОЗДАЕМ ТИШИНУ



WWW.AUTOSYSTEM.RU



"Система Технологий" на выставке МИМС 2004

Совсем недавно, лет 12 назад, было время, когда конструкторы и инженеры, работавшие в оборонной промышленности, были вынуждены применять свои знания и опыт в других отраслях. Тогда группа квалифицированных специалистов организовала автосервис по ремонту подвески автомобилей иностранного и отечественного производства. Уровень и качество комплектующих, представленных на рынке запчастей, совершенно не устраивали. Нужны были собственные разработки, и они не заставили себя ждать.

Теоретический багаж вкупе с повседневной практикой стал залогом изобретения простых и надежных автокомпонентов. Так появилась «Система технологий» и торговая марка SS20.

Нашим первенцем стала верхняя опора стойки переднеприводных моделей ВАЗ. За два года упорной работы её удалось превратить в высоконадежный элемент подвески. На свой страх и риск мы установили на опоры SS20 (рис. 1) гарантию 2 года без ограничения пробега (по нашим теоретическим расчетам она должна пережить автомобиль). Каково же было всеобщее удивление, когда вскоре мы увеличили гарантию до 3 лет, обязали всех своих дилеров работать по гарантии (в случае отказа конечного продавца) и сняли все ограничения по установке. Каждый желающий может установить опору SS20 на свой автомобиль (как указано в инструкции) и получить положительный результат (при условии, что амортизатор не имеет внутренних стуков, а если установлен вкладыш, то он должен быть надежно зафиксирован гайкой в корпусе стойки).

Тишина в этой части подвески была гарантирована. Но трудно остановиться, когда получается! Вслед за опорами появилась целая серия разработок, снижающих шум в подвеске, увеличивающих надежность, экономящих время и деньги, обеспечивающих комфорт. Например, родился шумоизолятор (рис. 2). Он устанавливается между пружиной и пружинной чашкой. Собственно, мы изобрели велосипед, на котором на "западе" давно уже катаются, но в России патент принадлежит нашей фирме, а не иностранцам (это касается всех наших разработок).

На иномарках на крайние витки пружины одет специальный шумопоглощающий шланг или установлены кольцевые шумоизоляторы, которые мы и предлагаем владельцам отечественных авто. В нашем сервисе установка шумоизолятора - это правило. Недорого и эффективно.

Следующая разработка, заслуживающая не меньшего внимания, - это стойка стабилизатора (рис. 3). Если эта деталь ломается в местах крепления соединительной штанги к сайлентблокам, Вы сразу начинаете слушать, как автомобильный домовой со всего размаху колотит молотком по Вашей подвеске. Причем на малых неровностях и на малых скоростях этот стук может не проявляться. Когда изнашивается резина в сайлентблоке - мы вполне можем понять, но когда лопается сварная металлическая конструкция...

На стойку стабилизатора SS20, которую мы предлагаем взамен старой конструкции, не нужен взгляд специалиста, чтобы понять, что ломаться и греметь она не будет. Добавьте сюда полиуретановые сайлентблоки (несколько вариантов комплектации, смотри сайт) - и мы надолго победили еще один шум!

А теперь представляем Вашему вниманию бесшумную изотермическую амортизаторную стойку (отсутствие внутренних стуков, стабильные характеристики амортизатора независимо от температуры). Всё запатентовано - 8 патентов. Девять лет ежедневного ремонта амортизаторов, импортных и отечественных, не прошли зря.

При -40° С после ночной стоянки, амортизатор SS20 с самого начала движения не требует разогрева и работает так же хорошо, как и через 50 км интенсивной езды и при +40° С на улице. Амортизаторы являются гидравлическими, поэтому им не грозит выход газа, и, как следствие этого, выход из строя (как в газогидравлических).

Гарантия распространяется не только на течь масла и прекращение физической работы, но и на внутренний шум. Бесшумный амортизатор - мы его сделали и победили еще один шум в подвеске отечественных авто!

Наши амортизаторы имеют четыре уровня жесткости:

- **Стандарт** - жесткость (усилие отбоя) соответствует параметрам стандартных заводских амортизаторов;
- **Комфорт** - жесткость на 30 % больше, чем у стандартных (наибольшее количество положительных отзывов от клиентов) - можно назвать "золотой серединой" по жесткости для российских городских и междугородных дорог;
- **Шоссе** - на 80% жестче, чем у стандартных амортизаторов - для частой езды на межгород на больших скоростях, применяется эффект автоматического увеличения жесткости подвески при увеличении скорости автомобиля и увеличении неровностей дороги (автомобиль как бы прилипает к дороге и движется с минимальными кренами и раскачиванием);
- **Спорт** - наиболее жесткие амортизаторы, предназначенные для жесткой спортивной езды с совместным использованием пружин стандартной и увеличенной жесткости, стандартной или уменьшенной высоты.

Возможно изготовление амортизаторов с заказными характеристиками и габаритными размерами, с увеличенной жесткостью корпуса, уменьшенным выходом штока и т.д.

Продолжение следует...



1. ОПОРА SS20:
- СТАНДАРТ;
- МАСТЕР;
- СПОРТ.

2. ШУМОИЗОЛЯТОР SS20:
- ДЛЯ ВАЗ 2108-2110 И ИХ МОДИФИКАЦИЙ.

3. СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА SS20:
- ДЛЯ ВАЗ 2108;
- ДЛЯ ВАЗ 2110.
И ИХ МОДИФИКАЦИЙ

4. СТОЙКА ТЕЛЕСКОПИЧЕСКАЯ SS20:
- СТАНДАРТ;
- КОМФОРТ;
- ШОССЕ;
- СПОРТ.

! ВНИМАНИЕ !

Все металлические детали промаркированы ударно-точечным методом с марта 2005 г.

SS20-2110-01010105

ПОРЯДКОВЫЙ НОМЕР
ДАТА ИЗГОТОВЛЕНИЯ

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ **НА САЙТЕ WWW.AUTOSYSTEM.RU**

АДРЕС: РОССИЯ, 443122, Г. САМАРА, УЛ. ТАШКЕНТСКАЯ,169, ОФ. 217 ТЕЛ: (8462) 523-727, 523-518, 169-929, 169-930

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ "СИСТЕМЫ ТЕХНОЛОГИЙ": МОСКВА: "ПРИАМ-АВТО" (095) 580-24-25; **САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:** "ИНЖЕКТОР-СПОРТ" (812) 118-62-33; **ЕКАТЕРИНБУРГ:** "ЭЛЬФ" (343) 223-10-96 (97); **НИЖНИЙ НОВГОРОД:** ЧП САВЕЛЬЕВ М.К. (8312) 77-35-35; **САМАРА:** "САМАРА-ЗАПЧАСТЬ" (8462) 58-25-98; **САРАТОВ:** "АВТОНОРМАЛЬ-С" (8452) 44-77-76; **РОСТОВ-НА-ДОНУ:** "АВТОСОЮЗ" (8632) 77-59-50; **ТЮМЕНЬ:** "КИТ" (3452) 36-55-33; **КРАСНОДАР:** ЧП МИХАЙЛОВ В.Н. (8612) 37-46-17; **КИРОВ:** ЧП БУЛДАКОВ И.В. (8332) 62-96-62; **КАЗАНЬ:** "ТЕХНОСЕРВИС" (8432) 18-65-65; **УФА:** "АВТОСОЮЗ" (3472) 74-60-82; **ОМСК:** ЧП НИКОЛИН И.В. (3812) 23-72-21.



КРЫЛАТЫЙ «ПАНОЗ»

Владелец «Гаража монстров» (есть и такой в США) Джесси Джеймс успешно испытал свое последнее детище – поставленный на крыло всего за пять дней работы спорткар «Паноз». Место для первого полета было выбрано историческое: на этом поле более века тому назад братья Райт подняли в воздух свой легендарный биплан. Крылатый «Паноз», правда, развил в воздухе скорость всего 130 км/ч, зато ему не пришлось стоять перед светофорами.



СКОЛЬКО СТОИТ «ВИВА»

СП «ДжиЭм-АВТОВАЗ» сообщило о резком (в среднем на 11,15%) повышении розничных цен на седан «Шевроле-Вива». С 1 марта 2005 года стоимость базовой версии составляет 376 650 руб. против 333 333 руб. (+10,3%), а комплектации GLS – 483 999 руб. против 425 920 руб. (+12%). Как сообщили в Тольятти, повышение цен связано с тем, что автомобиль пользуется хорошим спросом и обладает наилучшими характеристиками среди одноклассников. Возможно, так оно и есть, только вот как сумели узнать о «хорошем спросе», если в продаже «Вивы» по-прежнему нет, хотя линия по ее производству была запущена… 23 сентября 2004 года!

ФИАТ НА КОНЕ?

Нашумевшая история кончилась тем, что «Дженерал моторс» уплатил ФИАТу 1,55 млрд. евро за то, чтобы в будущем получить право… не покупать итальянский концерн. Более того, имеющиеся у него 10% акций возвращают итальянцам. Сам же ФИАТ избавился от «Феррари», но приобретает «Мазерати». Сменилось, в который уже раз, и руководство концерна. Всего через год с небольшим после начала работы Герберт Демель покинул кресло президента «ФИАТ-Авто», уступив его Серджио Марчионне. Последний – поборник жесткой экономии во всем.

ЛЮБИМЫЙ НОМЕР

МВД России внесло ряд изменений в приказ МВД № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств».

В связи с нехваткой номерных знаков вводятся трехзначные коды регионов – к некоторым существующим добавляется единица. Скажем, в Москве будут использовать код 177, а в области – 150. Еще одно новшество – возможность сохранить за собой номерной знак при смене автомобиля. Для этого потребуется лишь написать соответствующее заявление в ГАИ, по которому на месте будет принято решение – сохранять номер или нет. Кроме того, при выдаче дубликатов паспортов транспортных средств в них будут указывать данные оригиналов, чтобы можно было отследить историю машины.

И еще одно изменение – увеличено количество цифровых кодов для «номеров» дипломатических представительств и международных организаций. Это связано с тем, что в последние годы их стало в России намного больше; вырос и их автопарк.

КОРОТКО

■ «Мазда» подала заявку на внесение в Книгу рекордов Гиннесса своей самой длинной в мире рекламы. Речь идет о постере на стене станции метро в Токио. Его длина – 311 метров,



что на 37 метров больше предыдущего рекордсмена – афиши концерта в римской опере, изготовленной в 1998 году.

■ По случаю 40-летия «Форда-Транзит» фирма отыскала самый старый из работающих по сей день грузовичков. Он с 1966 года служит в Англии



строителю Нейлу Коттэму в графстве Ланкашир. Пробег за это время составил всего 46 000 миль (около 74 000 км), зато и сохранился старичок отменно.

■ Адвокаты Михаэля Шумахера обратились к мировой прессе, включая российскую, с просьбой не публиковать фотографии его семьи и особенно детей – Джины-Марии и Мика. Семикратный чемпион мира обеспокоен непрекращающейся криминальной угрозой в отношении 8-летней дочери и 6-летнего сына.

ПОЕХАЛИ!!!

Максим Приходько. Фото: Александр Батыру

Сибиряки – народ простой и душевный. Если работать, то до седьмого пота, ну а уж коли развлекаться – так на всю катушку. Но ходить «стенка на стенку» нынче не принято, тем более что живут сегодня в Сибири люди, как правило, технически продвинутые – влюбленные в автомобиль и другие модные средства передвижения. Вот и надумали объединить эту влюбленность с русскими зимними забавами. В итоге получили снежное шоу под именем «Поехали!». В Новокузнецке, на юге Кемеровской области, оно в нынешнем году прогремело уже восьмой раз!

Смысл действа, предложенного региональной телерадиокомпанией «Апекс», незатейлив – всего лишь спуститься с крутого снежного склона на какой-то конструкции, стоящей на лыжах. В конце спуска трамплин, для, так сказать, «полного отрыва». Главное требование к участникам – заранее представить организаторам план-схему аппарата с его размерами и пояснениями по устройству тормозов. Никаких ограничений к объему и габаритам средства передвижения, а также к составу и возрасту участников не предъявляют – главное, должно быть оригинально и смешно!


«Мы, царь, великий государь, точка с запятой» объявляем соревнования открытыми...



Ну-ка, ну-ка, посмотрим, кто сейчас на трассе.



«Качну серебряным тебе крылом»...



...Пять секунд, полет нормальный. Огнеборцы развлекаются.



Подкрепиться ароматным пловом, что может быть лучше?

А у нас диван там плюшевый, мы же с мебельной фабрики!

Берегись! «Феррари»!





Чудо-сани и их экипаж. «Золото» в разряде «гужевой транспорт».

«КТО БЕЗ ПУТЕВОК – ПРЯЧЬТЕСЬ!»

Такое объявление по радио мы услышали, когда ехали на такси. «Что случилось?» – запрашивает таксист диспетчера. «Да сегодня же в городе – «Поехали», там гаишников туча – будь внимателен», – напутствует диспетчер. И действительно, в эту субботу к горнолыжному комплексу «Лесная республика» съезжается, похоже, народ со всего Кузбасса! Но организовано все как надо: и места для парковки предостаточно, и гаишники разгоняют машины быстро, так что пробок нет...

Нам повезло: погода для конца февраля теплая, всего-то ми-



«Кто заказывал такси на Дубровку?»



В разгончик, раз, два, взяли!!!



«Килька в банке», прерванный полет...



Тот самый «пазик», с 52-го маршрута, проезд – 8 рублей.



Через секунды у этого автомобиля отвалится водительская дверь...

нус 15! На праздник едут целыми семьями, трудовыми коллективами. Бойко работает общепит: шашлыки, плов, пирожки, чай, кофе. А вот спиртное – ни-ни (само собой, «для сугреву» все что-то принесли, но...). Мы тоже для начала выпиваем по... миске ароматного кофе («Стаканы кончились, сегодня здесь весь город!») и идем знакомиться с участниками соревнований и техникой, на которой они собираются спускаться с крутой горы.

Мама дорогая, это что такое? Глазам своим не верю! Точная копия автобуса ПАЗ, только с поправкой на масштаб! Около священнодействуют «творцы» – работники одной из местных автоколонн. Делали «пазик» вшестером, после смены: на все про все ушло около 2000 рублей и месяц работы. На машине установлен номер, есть даже талон техосмотра и табличка «Льгот нет!», а еще есть мощные когти – тормоза, зажигаются фары и аварийка...

А что там рядом такое оранжевое? Ба, да это ГАЗ-66! И он тоже с горы поедет? Евгений, автор проекта, охотно поясняет: машину два года назад списали, но мужики с автобазы решили дать ей вторую жизнь, пусть короткую, зато какую веселую!

Как только узнали, что мы из «За рулем», тут же со знанием дела рассказали о своей конструкции. В основе – рама из старых труб. Родная кабина сверкает новой краской. Передние и задние тормоза у нее оригинальные (вес-то немаленький!). Строили «шишигу» впятером, активно помогали дети и жены.

Мужики приплясывают на морозце, нервно покуривают – понятно, предстартовое волнение. Тем временем народу все прибывает и прибывает. Участники охотно фотографируются рядом со своими средствами передвижения. А среди них (батюшки мои!) масштабная модель консервной банки типа «килька обжаренная в томате» (диаметр – около двух с половиной метров), гоночный автомобиль «Торнадо» («Мы с мебельной фабрики, так и запишите!»), «Бешеное такси» на базе ЗАЗ-968 (творение рук учащихся местного ПТУ), «Черный бумер» из фанеры, «Шахтерская каска», вмещающая в себя команду из восьми человек, и много чего еще.

В стартовом протоколе, между прочим, 45 команд! Примерно половина из них собирается спуститься с горы, используя «вариации на тему автомобиля», но есть и самолет, и точная копия шахты (!), гигантский огнетушитель, поляна с пальмой, бананами и «неграми», колобок на блюде, паровоз... В общем, с фантазией у сибиряков полный порядок, впрочем, как и с чувством юмора.

ДЕРЖИТЕ МЕНЯ СЕМЕРО!

Веселье бьет через край. Еще бы – дан старт первому участнику! Открыл «парад» огромный петух, символ наступившего года. Оглушительный рев народа, в небо летят шары, гремит салют. Свыше восьми тысяч подбадривают отважных водителей и пассажиров.



Представительному жюри не так-то просто будет определить самый быстрый и оригинальный, самый веселый и необычный аппарат.

Одной из самых прытких оказалась команда «В гостях у сказки». Ребята пронеслись по склону за 35 секунд на санях, напоминающих классические розвальни, только что без лошади. «Езжайте, сани, домой сами!» А вот по склону несется наш ГАЗ-66. Отлично набирает скорость, впереди – трамплин, прыжок… Урра-а, дистанция пройдена! Над лыжным склоном эхом звучат хохот и крики болельщиков. Не повезло «Черному бумеру». Фанерный БМВ на огромных камерах с горки ехать не захотел, и авторам пришлось почти на руках тащить его вниз по склону. Зато такси – «запор» отлично справилось с задачей! Ребята из ПТУ-70 так раскочегарили старичка, найденного на свалке, что он несся вниз, наверное, быстрее иных собратьев с мотором!

Праздник продолжался почти весь день и запомнился не только всем, кто собрался в этот день в «Лесной республике», но и жителям Кузбасса – шла прямая телевизионная трансляция. Наверное, более всего он запомнился все же победителям – им достались призы журнала «За рулем». Главный – телевизор – по праву заслужила команда оранжевой «шишиги». Унесли подарки конструкторы и водители мини-«пазика», гоночного «Торнадо» и «суперзапорожца». А еще один приз мы вручили команде из пожарной части № 7 – они съехали с горы на гигантском «красном болиде», потому как без огнетушителя в машине никак нельзя…



Приз за 3-е место – ребятам из ПТУ-70.



И Я ТАМ БЫЛ!

Все мы вроде бы привыкли к тому, что громкие праздники бывают лишь в столице (ведь только оттуда их и показывают по ТВ), хотя часто это вовсе и не праздники, а так, нечто много раз повторяемое и надоевшее. И вот, оказывается, за тысячи километров от Первопрестольной люди сами для себя организуют такие потрясающе веселые и остроумные шоу! Для этого, как выяснилось, нужно не так и много: чувство юмора, задор, фантазия и… желание самим себе устроить веселье!

Пока команды обнимались и братались со зрителями, складывали и грузили свои аппараты до будущей зимы, мы немножко загрустили: жаль, что такой праздник бывает лишь раз в году… «Один раз? Ошибаетесь! – успокоили нас организаторы. – Приезжайте к нам летом, когда у нас парад и гонки ретроавтомобилей, да еще водное шоу «Поплыли!». В прошлом году «гран-при» достался плавучему броневику с Ильичем на борту. А что этим летом будет!..» □



Коллектив конструкторов-победителей. Евгений Мартыскайнен и его команда.

AUDI A3 SPORTBACK

2,0 TDI, 140 л. с., коробка передач DSG, комплектация Ambition, $35 590 (с дополнительным оборудованием $44 500).

SKODA OCTAVIA

1,6 л, 102 л. с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Elegance, $24 200.



САГА О ПЛАТФОРМЕ PQ35

Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков

Лет тридцать назад даже в популярных классах вполне хватало пары кузовов – седана и универсала. Потом пришла мода на хэтчбеки. Кабриолеты и купе, до поры жившие сами по себе, тоже оказались неожиданно востребованы. А еще теперь есть мини- и микровэны! И если поначалу разные кузова одной модели были максимально унифицированы, то ныне возобладала индивидуальность.

Поэтому нынче принято говорить уже не о модели – о семействе, построенном на одной платформе (см. ЗР, 1999, № 5). При всех внешних различиях у машин сходны силовые элементы кузова, подвески, трансмиссии, моторы и многое другое, скрытое от глаз.

В последние годы большинство марок объединились под флагами нескольких крупных концернов, и теперь преимущества платформы стремятся реализовать в корпоративных рамках. К примеру, на «фордовской» платформе C1 построены «Мазда-3», «Вольво-S40/V50» и новый «Фокус» вместе с «C-max».

Максимальной степени интеграции добился концерн «Фольксваген», широко используя базу «Гольфа» четвертого, а теперь и пятого поколения. Вообще говоря, платформу PQ35 следовало бы назвать «турановской» – с этим мини-вэном она дебютировала в начале 2003-го. Той же



VOLKSWAGEN TOURAN

1,9 TDI, 100 л. с., механическая 6-ступенчатая коробка передач, комплектация Trendline, $29 588 (с дополнительным оборудованием $32 360).





AUDI A3 SPORTBACK

- В 2003 году дебютировало второе поколение A3; через год появился 5-дверный Sportback.
- Двигатели: бензиновые 1,6–3,2 л (102–250 250 л.с.), турбодизели 1,9 и 2,0 л (105 и 140 л.с.).
- Коробки передач: механические 5- и 6-ступенчатые, автоматические 6-ступенчатые. Привод – передний или полный.
- Комплектации: Attraction, Ambition, Ambiente. Цена: $29 000–61 000.



SKODA OCTAVIA

- Первое поколение появилось в 1996 году. Дебют второго – 2004-й, сначала с кузовом хэтчбек, затем универсал.
- Двигатели: бензиновые 1,4–2,0 л (75–140 л.с.), турбодизели 1,9 и 2,0 л (105 и 140 л.с.).
- Коробки передач: механические 5- и 6-ступенчатые или 4- и 6-ступенчатые автоматические. Привод – передний или полный (для универсала).
- Комплектации: Classic, Ambiente, Elegance.
- Цена: $20 763–34 271.



VOLKSWAGEN TOURAN

- В 2003 году в линейке «Фольксвагена» появился «Туран» – мини-вэн компактного класса на платформе будущего «Гольфа V».
- Двигатели: для Европы восемь вариантов бензиновых и дизельных 1,6–2,0 л (102–150 л.с.).
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые механические или DSG. Привод – передний.
- Комплектации: Basis, Trendline, Highline.
- Цена: $24 167–36 760.

весной ее примерил «Ауди-А3» и лишь осенью 2003-го появился «Гольф V». Сегодня на этой платформе строят автомобили четырех марок и пяти моделей – кроме названных, еще «Шкоду-Октавия» и «СЕАТ-Толедо». Этот ряд готовы пополнить «Фольксваген-Гольф Плюс», седан и универсал «Фольксваген-Бора», а позже наверняка появятся кабриолеты...

Насколько похожи одноплатформенные родственники? Отважимся сравнить несравнимое: динамичный и яркий «Ауди-А3 Спортбек», практичный хэтчбек «Шкода-Октавия» и семиместный вагон «Фольксваген-Туран».

НЕСХОДСТВО ХАРАКТЕРОВ

Обледеневший полигон присыпан снегом. Тут и пешком-то ходить скользко, зато ездить можно как угодно – и боком, и задом, и волчком! Конечно, системы стабилизации (они есть на всех трех машинах) стараются вовсю – спасибо за заботу, но пока их придется отключить.

«Ауди» покоряет устойчивостью и стабильностью на траектории – без малого две трети массы приходится на переднюю ось. Даже если машину специально отправить в глубочайший, градусов 130, занос (по сути, задом наперед), она самостоятельно перестает вращаться и разворачивается носом вперед! Автомобиль покоряет плотной подвеской, быстрыми цельными реакциями, отличным чувством дороги.

Иное дело «Шкода» с небольшим бензиновым мотором – она на полтораста кило-


ТЕСТ За рулем
ТЕСТ За рулем
"АВТО АЛЕА"



В «Ауди» виден стиль, красная кожа сидений (опция) гармонирует с алой подсветкой и рубиновыми стрелками на приборах.



Кузов пятидверного «Спортбека» на 83 мм длиннее, чем у трехдверного А3, но объем багажника увеличился с 350 л всего до 370.

Не сказать, что сзади тесно, но третий тут явно лишний.

РЕЗЮМЕ

Audi A3 Sportback 2,0 TDI – быстроходный динамичный автомобиль, отрада искушенного водителя.

➕ Отличная динамика, великолепная шумоизоляция, точные реакции, высокая экономичность, четкая работа коробки передач, тщательная отделка салона.

➖ Высокая цена для умеренной комплектации, небольшие дверные проемы.

граммов легче А3 и не столь изысканна в управлении. Массивная корма охотно проваливается в занос, из которого машину можно вытащить только тягой мотора или... системой стабилизации. Достоинства «Октавии» – высокий комфорт, мягкая подвеска, без труда глотающая даже крупные выбоины. Впрочем, это нюансы; в общем же найден разумный компромисс между комфортом и управляемостью. Немал и дорожный просвет: 160 мм – лучшего на наших дорогах и желать трудно.

Высокий, массивный «Туран» – наиболее степенный и солидный. Мягкий, вместительный, он однозначен в чуть замедленных реакциях и покоряет продуманностью эргономики и отличным обзором. К слову сказать, все три автомобиля адаптированы для России и отличаются очень низким уровнем шума.

ПЛЮС-МИНУС МИЛЛИМЕТР

Эх, надо было брать зонтик! За шиворот то и дело падают крупные капли – оттаивающие машины стоят на смотровой канаве, из которой мы рассматриваем родственные платформы. Похоже на игру «Найдите пять отличий» – конструкции почти повторяют друг друга. Расположенные рядком эмблемы «Фольксвагена», «Ауди», «Шкоды» и СЕАТа видны на многих крупных элементах и говорят о полной их взаимозаменяемости.

У платформенных родственников расстояние между осями часто совпадает – у «Ауди» и «Шкоды» по 2578 мм. Однако у последней задние сиденья стоят глубже миллиметров на сорок, отсюда вполне просторная посадка во втором ряду. Да и ширина салона здесь на 25 мм больше. Все правильно, «Ок-

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	Audi A3 Sportback 2,0TDI	Skoda Octavia 1,6MPI	Volkswagen Touran 1,9TDI
Противотуманные фары		•	
Иммобилайзер	•	•	•
Центральный замок	•	•	•
Регулировки рулевой колонки (высота/длина)	•/•	•/•	•/•
Электростеклоподъемник (передний/задний)	•/•	•/•	•/•
Электрообогрев зеркал	•	•	•
Подогрев сиденья	•	•	•
Кожаный салон	•		
Климат-контроль	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Подушки безопасности (кол-во)	4	2	6
Трансформируемый багажник	•	•	•
Полноразмерное запасное колесо		•	*

*Запасное колесо отсутствует (ремкомплект).

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	Audi A3 Sportback 2,0TDI	Skoda Octavia 1,6MPI	Volkswagen Touran 1,9TDI
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1493	1344	1629
Нагрузка на ось, кг (%):			
переднюю	939 (63)	772 (57)	955 (59)
заднюю	554 (37)	572 (43)	674 (41)
Дорожный просвет, мм*	145	160	110

*В снаряженном состоянии.

Салон «Шкоды» неброский, но собран тщательно и из качественных материалов.



Багажник у «Октавии» всем на зависть – целых 560 литров! А еще – большая пятая дверь, разрезная складывающаяся задняя спинка, люк для лыж.

Сзади новая «Октавия» гораздо просторнее своей предшественницы – пассажирам не придется обнимать ногами спинки передних сидений.



РЕЗЮМЕ

Skoda Octavia 1,6 MPI – спокойный по характеру и практичный автомобиль, неплохо приспособленный к российским условиям.

(+) Просторный аккуратный салон, огромный багажник, большой дорожный просвет, мягкая комфортабельная подвеска, отличная шумоизоляция, полноразмерное запасное колесо.

(–) Умеренная динамика, немалая цена.



Салон «Турана» очень рационален, посадка за рулем удобная, хотя и более прямая, чем в легковом автомобиле.

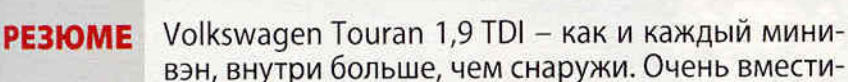
Позади третьего ряда еще остается 88 л для багажа.



Как и положено мини-вэну, «Туран» предлагает множество вариантов трансформации, включая раскладывающийся третий ряд сидений.



РЕЗЮМЕ



Volkswagen Touran 1,9 TDI – как и каждый минивэн, внутри больше, чем снаружи. Очень вместительный, со всеми «классовыми» достоинствами.

(+) Просторный салон с множеством вариантов трансформации, огромный багажник, отличный обзор, хорошая шумоизоляция, экономичный двигатель.

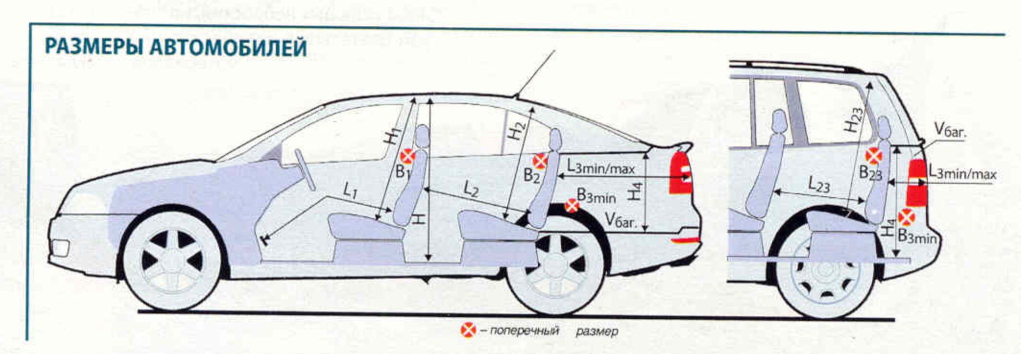
(–) Высокая цена, малый дорожный просвет, отсутствие запасного колеса.

тавия» – скорее семейная машина, тогда как «Ауди» – автомобиль для водителя. Заметим, что кузов пятидверного «Спортбека» – нечто среднее между хэтчбеком и универсалом. Тем не менее чешская машина превосходит его по длине еще приблизительно на 300 мм. Почти весь прирост достался багажнику рекордного объема – 560 л против 370 л у «Ауди».

Сделать машину просторнее можно иначе – для модификаций с увеличенным объемом кузова базу чуть растягивают (у «Турана» – ровно на 100 мм). Так удалось расположить еще пару сидений (опция), где достаточно просторно и взрослым пассажирам. В среднем ряду все три кресла имеют продольную регулировку и могут быть сдвинуты вперед на 165 мм. В целом «Туран» – типичный мини-вэн с множеством боксов для мелких вещей и вариантов планировки салона.

Еще один параметр указывает на родство, хотя и не столь явно – близкие значения колеи (разница обусловлена размерами колесных дисков). Самая узкая колея у наиболее компактного А3, наиболее широкая – у массивного «Турана».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ



	Audi A3 Sportback 2,0TDI	Skoda Octavia 1,6MPI	Volkswagen Touran 1,9TDI
L_1	925–1150	945–1165	820–1140
L_2	560–800	595–855	635 (475)–885
L_{23}	–	–	580–750
H	1160	1190	1270
H_1	995	1030	1065
H_2	935	955	990
H_{23}	–	–	880
B_1	1380	1375	1430
B_2	1345	1370	1420
B_{23}	–	–	1202
$L_{3\,min(*)max}$	840–1480	1060–1725	350*–1020–1690
$B_{3\,min}$	990	1025	1055
H_4 (до полки)	550	580	515
$V_{баг}$, л	332	484	88*/420

*С разложенным третьим рядом сидений.

В рамках концерна «Фольксваген» на гольф-платформе PQ35 к концу нынешнего года будут выпускать до полутора десятков различных кузовов семи моделей, принадлежащих четырем маркам.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A3 Sportback 2,0TDI	Skoda Octavia 1,6MPI	Volkswagen Touran 1,9TDI
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4286	4572	4391
ширина	1765	1769	1794
высота	1423	1462	1652
база	2578	2578	2678
колея спереди/сзади	1536/1515	1539/1528	1541/1534
Радиус поворота, м	5,3	5,4	5,6
Снаряженная масса, кг	1410	1358	1498*
Полная масса, кг	1940	1965	2160
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,2	12,3	13,5
Максимальная скорость, км/ч	207	190	177
Топливо/запас топлива, л	дизельное/55	АИ-92…95/62	дизельное/60
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	4,8	5,7	5,2
городской цикл	7,5	9,8	7,4
смешанный цикл	5,7	7,1	5,9
Кузов			
Количество дверей/мест	5/5	5/5	5/5 (7)
Объем багажника (VDA), л	370/1120	560/1350	695/1989
Двигатель			
Тип	дизельный с турбонаддувом	бензиновый	дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16	8	8
Рабочий объем, см³	1968	1595	1896
Мощность, кВт/л. с.	103/140	75/102	74/100
при об/мин	4000	5600	4000
Крутящий момент, Н·м	320	148	250
при об/мин	1750–2500	3800	1900
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	A6	M5	M6
Ходовая часть			
Подвеска:	независимая, на подрамниках		
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	205/55R16		
Безопасность			
Активная	ABS, EBD, ESP, Brake Assist		
Пассивная	4 подушки безопасности	2 подушки безопасности	6 подушек безопасности

*Масса пятиместной модификации.



Приборные щитки тоже на единой «платформе». Хромированные ободки – дань спортивному характеру «Ауди-А3».



Мелкая круговая оцифровка на шкалах «Октавии» читается хуже, чем у «родственников».



Приборов у «Турана» стандартный набор, но спидометр с разметкой до 260 км/ч – это, пожалуй, слишком…



В просторном тоннеле пола, способном вместить карданный вал и разветвленную выпускную систему шестицилиндрового мотора, скучает лишь скромный выпуск 1,9-литрового дизеля («Фольксваген-Туран»).

Совпадение геометрических параметров не случайно, подвески идентичны до мелочей: спереди – стойки «Мак-Ферсон» на литом алюминиевом подрамнике, сзади – многорычажная конструкция на стальном трубчатом. Есть и некоторые отличия – у «Октавии», например, серповидные передние рычаги сварные, у двух других автомобилей кованые, хотя те и другие сходны по присоединительным размерам.

Другие различия обусловлены весовыми и динамическими показателями машин и встречаются даже у модификаций одной и той же модели – чуть разнятся по толщине пружины и стабилизаторы поперечной устойчивости, характеристики амортизаторов.

ВОПРОС ИМИДЖА

Технически ничто не мешает устанавливать совершенно одинаковую гамму моторов и коробок передач на все автомобили – но кто же тогда поверит, что «Ауди-А3» относится к премиум-сегменту, и выложит за него до 60 тысяч долларов?

Ряд моторов «Шкоды» открывает 1,4-литровый агрегат, а диапазон мощностей сравнительно невелик – 75–140 л. с. На нашей – отнюдь не новый бензиновый восьмиклапанник объемом 1,6 л мощностью 102 л. с. с обычной пятиступенчатой «механикой» – разумный минимум для прагматика.

Другое дело «Ауди-А3»: моторы здесь мощные и самые современные, а коробок передач целых четыре. На тестовом автомобиле стоит двухлитровый 16-клапанный дизель мощностью 140 л. с. с чудовищным моментом – 320 Н·м уже при 1750 об/мин! Вкупе с новым трехвальным шестиступенчатым «автоматом» DSG с двумя сцеплениями и «формульным» управлением лепестками на руле дизель придает отличную динамику – в ответ на нажатие акселератора «Ауди» просто выстреливает вперед!

Для «Турана» набор силовых агрегатов средний: слабого мотора тяжелому вагону

просто не хватит, а очень мощный ни к чему. Стосильный турбодизель и шестиступенчатая «механика» – это умеренная динамика, вполне достаточная для города эластичность и отличная экономичность: 5,9 л/100 км в смешанном цикле.

КАРДАН, ЗАПАСКА И ДРУГОЕ

У нашей пары легковых машин есть и полноприводные версии. Вот здесь проявляется один из недостатков единой платформы. Доля модификаций 4х4 невелика, однако громадный пустой тоннель разделяет салоны всех трех автомобилей, включая безобидный «Туран». А вот конфигурация кормы различна: если у «Шкоды» под полом багажника полноценное запасное колесо, то в мелкой нише «Ауди-А3» – лишь узкая «докатка». У «Турана» вовсе нет пятого колеса, лишь небольшой ремкомплект. В России дальше МКАДа с таким выезжать рискованно.

Что еще – рулевое управление? Ну, с ним проще простого: электроусилитель не требует монтажа насоса и сложной гидросистемы. А тринадцать (недавно их было «только» восемь) предустановок позволяют менять степень усиления и реактивного действия, добиваясь оптимальных характеристик.

С тормозами тоже никаких проблем – широкая номенклатура тормозных механизмов и дисков требует лишь колес с разным посадочным диаметром. А элементы электронной начинки автомобилей в большинстве совпадают, причем у доступных версий подчас она не проще, только отключена часть функций. Это дешевле, чем создать новое, хотя и не столь «умное» оборудование.

ПЛАТФОРМА – ПАНАЦЕЯ?

Сегодня, похоже, да. Это не прихоть конструктора, а требование экономиста. Он подскажет, при каких объеме и длительности производства, гамме моделей, удаленности заводов, стоимости в каждом из регионов транспорта, сырья, энергоносителей и рабочей силы выгодно то или иное конструктивное решение, большая или меньшая степень унификации. Тенденции последнего времени таковы, что доля интеллектуальных затрат в стоимости новой продукции возрастает. И если так, то выгоднее один раз потратиться на разработку универсальной платформы и на ней собирать десяток моделей в разных уголках света.

А что завтра? Возможно, платформы перестанут ограничиваться одним классом и будут охватывать сразу несколько, получив возможность растягиваться в длину и ширину. То есть превратятся в набор стандартных элементов, позволяющий строить различные сочетания подобно детскому конструктору. □

Автомобили на тест предоставлены:
«Ауди-А3» – «АУДИ РОССИЯ», тел. (095)234-02-33;
«Шкода-Октавия» – «ШКОДА АУТО РОССИЯ», www.skoda-avto.ru;
«Фольксваген-Туран» – «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС», www.volkswagen.ru.



VOLVO V50 T5 AWD

ДВА ЛИКА РЕСПЕКТАБЕЛЬНОСТИ

Сергей Воскресенский.
Фото автора и «Вольво»

Заполярье, Лапландия, легкий морозец. Вокруг чистейший снег, иногда причудливо играющий в лучах восходящего над сопками солнца. И тишина…

Вереница разномастных «вольво» направляется в Мекку зимних испытаний – на полигон Test World. В предвкушении хитроумных снежно-ледяных трасс мы с коллегой обживаем новинку – полноприводный «Вольво-V50 T5 AWD». Именно обживаем, ибо при столь жестких скоростных ограничениях («50» в городе, «80» – на дорогах) 220 «лошадей» его турбомотора тоскуют под капотом. Им бы порезвиться, вздохнуть полной грудью, разорвать сочным рыком всю эту тишину. Но нет – стрелка тахометра замерла на полуторатысячной отметке, и шестиступенчатая «механика», имплантированная от версий «R», покорно позволяет включить высшую передачу – катимся.

Всегда бы так: двигатель не слышен, подвески идеальны, как, впрочем, управляемость, тормоза и все остальное. Умный «Халдекс» при малейших проскальзываниях подключает задние колеса. За автомобилем чутко следит система DSTC (Dynamic Stability and Traction Control), анализируя углы поворота руля, ускорение, скорости вращения колес и самой машины вокруг вертикальной оси. Ну а водительское внимание в основном уделено разглядыванию окрестностей и изучению интерьера.

Вот, например, необычная центральная консоль в этаком «хайтэковском» стиле – внешне легкая, почти невесомая. Здесь сосредоточено управление всем и вся: от встроенного телефона и породи-

Дорого, престижно, узнаваемо, удобно, хотя и не во всем.



На заднем сиденье «пятидесятки» тесно ступням и коленям.





Самая насыщенная версия интерьера XC90V8 – Executive.



Забота о маленьких пассажирах – фамильная черта «Вольво».

стой стереосистемы до раздельной климатической установки. Казалось бы, здорово, только слишком уж «электронно». На предыдущих «вольво» по криптограмме с сидящим человеком мгновенно разобрался в регулировании потоков воздуха. Если приглядеться, такую можно найти и в V50, только «человечек» за стройными рядами кнопок потерялся – проще воспользоваться режимом «Авто».

Что же, данный «спортвагон» предназначен его создателями исключительно для энергичных и молодых. Возможно, их вкусы и требования несколько иные, а мои придирки – наверное, от монотонности движения. Тем более что водительское место V50 AWD претензий пока не вызывает. Удобные электрифицированные сиденья с отменными диапазонами регулировок, внятная, хорошо читаемая комбинация приборов. Да и уровень оснащения ого-го, богат по-вольвовски.

Тем временем разговор с технических тем перетек на традиционные анекдоты про горячих финских парней: дескать, понятно, откуда вся эта невозмутимость. На перекрестке мелькнуло что-то закамуфлированное, по силуэту похожее на БМВ-Х5. Чувствуется – подъезжаем. И тут слева от шоссе появляется быстро увеличивающаяся в размерах точка – снегоход, идущий нам наперерез. Пока прикидываю, кто кого пропускает, он, не сбрасывая хода, выруливает к дороге. Красивый прыжок метров на шесть – и снегоход исчезает в облаке снежной пыли. Мы с коллегой переглянулись: не такие уж они и замороженные.

СТРАСТИ ПО ЭЛЕКТРОНИКЕ

Вольготно в этом царстве идеально расчищенного льда и снега! Неподалеку, за брустверами, рычат моторами боевые «субару» – идет подбор шин. Наши задачи скромнее: попробовать, как поведут себя полноприводные «вольво».

Первый экзамен – извилистый снежный серпантин. Бодро стартуем под корректное потрескивание DSTC, чья задача свести к минимуму пробуксовку ведущих колес. Первая передача, вторая, третья – разгончик впечатляет. Короткое торможение в пол, движение рулем – машина плавно ввинчивается внутрь виража, газ и… вежливая электроника всполошилась, наполнив салон таким «музыкальным» стрекотанием, что впору испугаться. Глас мотора явно поблек под влиянием систем активной безопасности. В поворот мы, конечно, попали, но как-то… скучно.

Попробую проехать так, чтобы электроника не активировалась. В следующую связку заезжаю до тошноты аккуратно. «Помощники» умиротворенно затихают

VOLVO XC90V8



и позволяют немного поскользить. Но стоит чуть-чуть выйти за рамки дозволенного, и все повторяется вновь. Щелкну-ка заветным тумблером «DSTC OFF». Готово – жду появления яркого символа на панели приборов, но ничего не нахожу. Лишь длинная фраза в небольшом окошке дисплея сообщает об отключении системы, да и то, похоже, частичном. Неудобно!

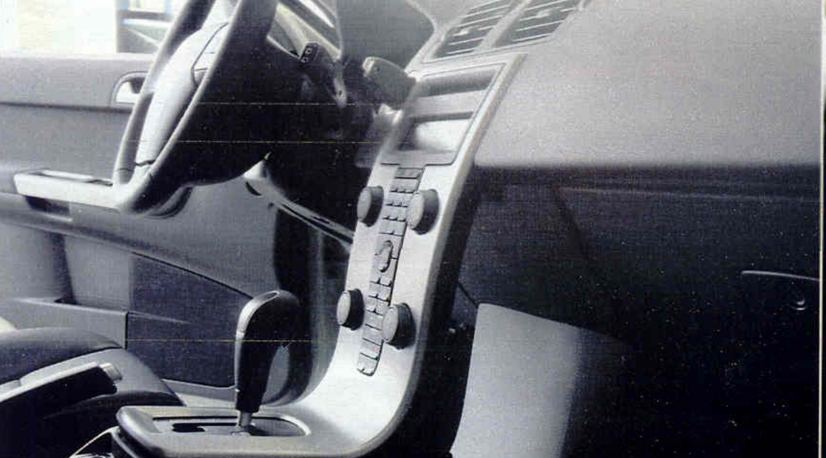
Сейчас проверим, что получилось: вновь старт. Теперь уже «пятидесятка» откровенно повиливает кормой, намекая на высвободившиеся резервы. Однако в вираже электроника вновь перехватывает контроль над машиной, пусть и частично. Да, она позволяет активнее пользоваться тягой, управлять боковыми скольжениями, но все равно норовит помочь при их коррекции, старательно подтормаживая нужные колеса. Для начинающих это, наверное, удобно, но чем больше ты в душе «гонщик», тем активнее помехи, нарушающие ювелирный расчет скольжений. А рядом резвятся «Вольво-S60 AWD» – своего рода гоночные такси. У них все явно отключено «по-честному».

Теперь ледяной круг, на котором собираюсь отшлифовать взаимоотношения с машиной. В ее недрах опять что-то потрескивает, пытаясь вмешаться. Но тяга на ведущих колесах оказывается сильнее, и V50 плавно вальсирует в такт командам водителя. Пора попробовать еще одну новинку – «Вольво-XC90V8». Ведь настройки привода и особенности работы DSTC здесь должны быть похожи.

В общем-то так оно и есть: на ледяном круге поведение гиганта сопоставимо с движением V50. Однако разница в весе, «автомат», оборотистый двигатель и иные настройки «Халдекса» вносят коррективы. Чувствуется, что этому мощному и крупному «паркетнику» не хватает точности управления, он явно инертнее и от этого сложнее в овладении. Стоит поехать поактивнее, как «деяностый» надолго повисает в боковом скольжении, провоцируя к размашистой езде. Видимо, это уже учтено орга-низаторами – только мы подъезжаем к так понравившемуся серпантину, они машут руками – нельзя!

ПРИГРАНИЧЬЕ

От полигона Test World до Мурманска рукой подать – чуть больше 200 кило-метров. Однако предложенная нам ту-пиковая дорожка становится все глуше и заснеженнее. Хорошо, что теперь наш спутник XC90V8 – на нем здесь чувству-ешь поувереннней. Но так ли это? Пару раз зацепив рыхлый сугроб, я начинаю сомневаться. Мощный вседорожник не склонен прощать ошибки. Его легко затягивает в снег, а вот выбираемся мы медленнее, чем хотелось бы. Хотя если взглянуть на тахометр, становятся понятны причины задержек, едем-то 60–70 км/ч. Адаптивный «автомат» расслабляется, включая чуть ли не высшую передачу. И едва возникает нестандартная ситуация, тандем «двигатель-короб-



«Вольво-V50»: оригинальная центральная консоль в «хайтэковском» стиле.



Длинная фраза в окошке дисплея – неудобно.



«Вольво» – это дорого, престижно и, конечно же, респектабельно.

ка» вдруг задумывается – что же делать? За эти доли секунды автомобиль успевает изрядно зарыться в снег, ни в какую не желая оттуда выбираться.

Выход один – перейти на ручное управление коробкой. Помогло! Мотор сразу вспомнил, что он по происхождению «Ямаха» – с 2500 об/мин «выстреливает» эту махину так, что сугробы режутся, словно ножом. Тут главное – не переусердствовать. Наверняка автомобиль хорош на широких скоростных магистралях, где он раскроется в полную силу. А здесь «девяностый» дистанцирован от водителя и не прощает панибратства.

В «Вольво-V50» было как-то спокойнее – это мы единодушно решаем после очередной смены машин. И не беда, что финские лесные дорожки иногда заставляют автомобиль лязгнуть подвесками, снежные переметы скребут по днищу. Ведь этот «спортвагон» не предназначен для пересеченной местности. Зато мотор с наддувом низкого давления удобен и тяговит и уже с 2000 об/мин прекрасно делает свою работу. К тому же, как положено «активному» авто, этот «Вольво» точнее и понятнее в управлении, позволяет лучше пользоваться тягой в быстрых поворотах.

Вечером подвели итоги: мы не ошиблись в своих симпатиях. Счет «потерь» у коллег явно не в пользу XC90. И хотя обошлось без разбитых машин, кому-то пришлось самостоятельно выкапываться из сугробов, а то и полагаться на помощь спасательной команды.



Многорычажная задняя подвеска V50 AWD – сочетание комфорта и отменных ездовых характеристик.

СЕРДИТО, НО НЕ ДЕШЕВО

Два полноприводных автомобиля – это два лика респектабельности. Оба в меру консервативны, отменно узнаваемы, интеллектуальны и, без сомнения, красивы. Их внутреннее содержание – это не только дороговизна отделочных материалов, полный набор услуг для пассажиров. Здесь и широкая гамма двигателей, коробок передач, новейшие материалы и системы. И конечно же, педантичные, чисто «вольвовские» штришки во всем.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLVO V50 T5 AWD	VOLVO XC90V8
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4514	4800
ширина	1770	1900
высота	1452	1740
база	2640	2860
колея спереди/сзади	1548/1544	1630/1620
Радиус поворота, м	5,3	6,5
Снаряженная масса, кг	1480	1982/2046*
Полная масса, кг	2020	2620/2760*
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,2	7,3
Макс. скорость, км/ч	230	210
Топливо	АИ-91–98	АИ-91–98
запас топлива, л	62	80
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	7,3	9,6–9,8
городской цикл	13,6	19,8–20,0
смешанный цикл	9,6	13,3–13,5
Кузов		
Конструкция*	универсал	
Количество дверей/мест	5/5	5/5–7
Объем багажника (VDA), л	417/1307	613/249*
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P5	V8
Число клапанов	20	32
Рабочий объем, см³	2521	4414
Степень сжатия	9,0	10,4
Мощность, кВт/л. с.	162/220	232/315
при об/мин	5000	5850
Крутящий момент, Н·м	320	440
при об/мин	1500	3900
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M6	A6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	дисковые вентилируемые
Размер шин	205/55R16	235/65R17
Безопасность		
Активная	ABS, EBD, DSTC	ABS, EBD, DSTC, RSC
Пассивная	SIPS, WHIPS	

7-местная модификация.

Тем не менее разница есть. «Вольво-XC90» уже нашел своего, отнюдь не бедного потребителя и с появлением нового двигателя V8 только укрепит позиции в сегменте «Премиум». Даже диапазон цен $89 450–100 350 не пугает. Так понравившаяся «пятидесятка» только начинает свое продвижение на рынок. С одной стороны, она ориентирована на молодых и активных. С другой – $44 700, пусть и за самую быструю версию «Вольво-V50 T5 AWD», – под силу только самой преуспевающей молодежи. А ведь и конкуренты не дремлют.

ВАГОН БРИЛЛИАНТОВ

Юрий Нечетов. Фото автора и «Ауди»

«Мы называем новый «А6 Авант» транспортным средством для перевозки бриллиантов и банок с икрой» – в шутке Отля Айхера, директора дизайн-центра «Ауди» в Ульме, лишь доля шутки. Вы сомневаетесь в престижности почти пятиметрового универсала А6 с мотором V8 в 335 «лошадей» и полноприводной трансмиссией Quattro? Напрасно – в Европе его владельца сочтут не только очень богатым, но исповедующим активный образ жизни: гольф, лыжи, яхты… В России такой «вагон» будет стоить $97 214 (рекомендованная цена). Так что с икрой и бриллиантами владелец должен быть знаком не понаслышке.

БОЛЬШЕ УНИВЕРСАЛЬНОСТИ

В сравнении с появившимся в прошлом году седаном А6 (ЗР, 2004, № 6) универсал остался в тех же габаритах – 17 мм прибавки в длину и 4 мм в высоту упомянем лишь для порядка. Да и громадному багажнику расти вроде некуда! Зато в нем проложили с боков полозья, чтобы крепить к ним сетку и стойки с фиксирующим ремнем или телескопической штангой. Сложив разрезное (40/60) заднее сиденье, увеличим длину отсека до 2050 мм, а объем до 1660 л – хватит даже для пары горных велосипедов, если снять передние колеса.

Дверь багажника чуть не сломал ненароком – я ее вниз, а она ни в какую! Оказывается, нужно нажать кнопку на торце и сервопривод закроет дверь. Высота подъема пятой двери программируется – ее удобно ограничить в низком гараже или если на крыше закреплены длинные предметы.

БЕШЕНЫЙ ВАГОН

Лисиц в гористом Лисьем парке неподалеку от Таррагоны я не видел, зато велосипедистов водятся целые косяки. Спрятав рожки, под любопытными взглядами аккуратно миную очередную пеструю вереницу и от души отвинчиваю по сер-



пантину дальше – «Ауди-А6 Avant 3,2 Quattro» в исполнении Sport-line так и просит наступить на педаль! Две с половиной сотни «лошадей» мотора V6 рвут постромки – на фоне замученных экологией собратьев этот отличается завидным азартом, хотя также соответствует строгим Евро IV. Да, разгон до сотни за 7,4 с и максимальная скорость 250 км/ч не очень-то вяжутся с образом степенного вагона!

Спортивный пакет включает укороченные на 20 мм и более жесткие в сравнении со стандартными пружины, здоровенные 18-дюймовые «лапти» – машина выдает боковые ускорения, которые так и норовят выдернуть меня из отлично спрофилированного кресла. Страховка на крайний случай – обновленная система стабилизации ESP. В отличие от прежней, она при необходимости подтормаживает в повороте не только внутренние колеса, создавая дополнительный поворачивающий момент, но и внешние, снижая скорость до безопасной. Причем интенсивность торможения каждого колеса индивидуальна. Дополнительная функция – стабилизация машины с прицепом.



Водительское место покоряет удобством и образцовой эргономикой. Эмблема на ступице руля повторяет форму облицовки радиатора, впервые появившегося на «Ауди-А8 W12».

Сзади в «Аванте» даже чуть просторнее, чем в седане А6, благодаря более высокому и ровному потолку.



Адаптивная пневмоподвеска от престижного A8 может работать в четырех режимах: lift – высокий, плюс 15 мм на скорости до 100 км/ч; comfort – наиболее мягкий без функции изменения просвета; automatic – универсальный, минус 15 мм при превышении 120 км/ч; dynamic – спортивный, минус 15 мм. Во всех случаях поддерживается постоянный дорожный просвет и непрерывно подстраиваются характеристики амортизаторов.



Семиступенчатая коробка Multitronic – не что иное, как бесступенчатый вариатор с семью принудительно фиксированными передачами. Он отлично работает в автоматическом режиме, но мне больше понравилось управлять парой лепестков, не снимая рук с удобного пухлого руля. Однако запас момента, передаваемого силами трения, пока позволяет компоновать вариатор с бензиновыми «шестерками» 2,4 и 3,2 л.

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА С «КВАТТРО»

Чтобы эффективно реализовать все ньютон-метры топовых версий 4,2 и 3,0 TDI, эти машины оснащают только полноприводной трансмиссией «Кваттро» – фирменным блюдом «Ауди», которому нынче исполняется 25 лет. Для других модификаций она числится опцией – к слову, недорогой на фоне цены самого автомобиля (в России, например, $3179).

Ощутить достоинства полного привода, честно говоря, не удалось – на сухом асфальте обычной дороги общего пользования просто опасно загонять машину в такой режим, где они могли бы проявиться. Коллеги попытались испытать «кваттру» на пляже – закопались по ступицы и пошли искать буксир. В общем, не стоит путать полноприводный «Ауди-А6» с «Ауди-Оллроуд», а тем более вездеходом – он уверенно чувствует себя на скользких, заснеженных дорогах, в горах, но на бездорожье ему делать нечего.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ... УНИВЕРСАЛ

Фраза из проспекта: «На новый A6 Avant можно установить оборудование, не всегда доступное даже автомобилям верхнего сегмента рынка». Приходится верить: на новинку, например, в качестве опции перекочевала

Громадный багажный отсек нового Audi A6 Avant отнюдь не признак утилитарности, а свидетельство активного образа жизни его владельца.



Две направляющие по бокам позволяют закрепить в любом положении сетку и стойки с фиксирующим ремнем и телескопической перегородкой. Для лыж – специальный вынимающийся чехол.

Для нового A6 Avant предлагают три типа фар: галогенные, «ксенон-плюс» с дневными габаритными огнями и такие же ксеноновые, но адаптивные – с поворотными отражателями.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI A6 AVANT				
	2,4	3,2 FSI		4,2 Quattro	3,0 TDI
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4933				
ширина	1855				
высота	1463				
база	2843				
колея спереди/сзади	1612/1618				
Радиус поворота, м	5,9				
Снаряженная масса, кг	1625	1640	1740	1805	1825
Полная масса, кг	2255	2270	2370	2435	2455
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,5	7,2	7,4	6,2	7,6
Макс. скорость, км/ч	221	250*			240
Топливо	АИ-91–98				дизельное
запас топлива, л	70(80**)				80
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:					
загородный цикл	7,3	7,2	8,1	8,9	6,4
городской цикл	13,9	13,9	15,7	16,6	11,9
смешанный цикл	9,6	9,7	10,9	11,7	8,4
Кузов					
Количество дверей/мест	5/5				
Объем багажника (VDA), л	565/1660				
Двигатель					
Расположение	спереди продольно				
Конфигурация	V6	V6		V8	V6
Число клапанов	24	24		40	24
Рабочий объем, см³	2393	3123		4163	2967
Мощность, кВт/л. с.	130/177	188/255		246/335	165/225
при об/мин	6000	6500		6600	4000
Крутящий момент, Н·м	230	330		420	450
при об/мин	3000–5000	3250		3500	1400–3250
Трансмиссия					
Привод	перед.	перед.	полн.	полн.	полн.
Коробка передач	A7	A7	A6	A6	A6
Ходовая часть					
Подвеска	многорычажная спереди и сзади				
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем				
Тормоза	дисковые вентилируемые спереди и сзади				
Размер шин	205/60R15				
Безопасность					
Активная	ABS, ASR, ESP, EDL				
Пассивная	6 подушек, активные подголовники				

**Скорость ограничена электроникой.*

***Емкость топливного бака всех полноприводных модификаций 80 л.*

адаптивная пневмоподвеска от флагмана A8. Другой пример – работающий с DVD-носителями мультимедийный интерфейс MMI (также от A8) в трех вариантах исполнения, с управляемым голосом навигатором, цветным 7-дюймовым монитором, десятью колонками и двумя тюнерами.

Еще одно новшество – адаптивный круиз-контроль, радару которого вдвое увеличили угол обзора. Такую систему впервые в мире предлагают не только в машине с «автоматом», но и с механической коробкой передач. Три варианта фар, включая поворотные ксеноновые, электромеханический стояночный тормоз, датчики света и дождя, авторизации по ключу и кондиционирование класса люкс, встроенный телефон, шесть подушек безопасности… Вы все еще сомневаетесь, бывают ли представительские универсалы?

ВЕСНОЙ В РОССИИ

В Европе новый «Ауди-A6 Avant» можно уже заказать в одиннадцати модификациях с пятью двигателями. В России первые машины появятся вот-вот. Предусмотрено пять модификаций, три из них – полноприводные. Моторы – все бензиновые и самый мощный дизель. Цены начинаются от $57 тыс. и чуть не дотягивают до сотни тысяч – целый вагон чистых как слеза бриллиантов отдают за пачку зеленой бумаги с портретами чужих президентов…

МОДИФИКАЦИИ И ЦЕНЫ

Мотор	Привод	Коробка передач	Цена в России, $
2,4	передний	M6/A7	–*/56 974
	полный	M6	–
3,2 FSI	передний	M6/A7	–/66 690
	полный	M6/A6	–/70 146
4,2	полный	A6	97 214
2,0 TDI**	передний	M6/A6	–/–
2,7 TDI	передний	M6	–
3,0 TDI	полный	M6/A6	– /79 611

**В Россию не поставляют.*

***Мотор 2,0 TDI появится в середине 2005 г.*

ПОДРОСТКИ

Александр Костянов,
Сергей Мишин.
Фото: Сергей Мишин



LADA 110 1.8 16V (112 1.8 16V)

- Выпускает тольяттинская фирма «Супер-Авто»: Lada 110 1.8 16V с ноября 2004 года, Lada 112 1.8 16V – с февраля 2005-го. Кузова 5-местные, седан и 5-дверный хэтчбек.
- Двигатель: бензиновый,1,8 л (98 л. с.).
- Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.
- Комплектации: базовая, люкс.
- Цена: 260 000–275 000 руб.

В октябре прошлого года АВТОВАЗ освоил «десятки» с двигателями объемом 1,6 л, а месяц спустя в продаже появились машины с еще более мощными 1,8-литровыми моторами. О таких двигателях мы уже рассказывали в ЗР, 2003, № 4. Откуда взялись эти диковины и что дает их покупателям прибавка рабочего объема в 200 «кубиков»?

РОЖДЕННЫЕ ВДОГОНКУ

Тольяттинская фирма «Супер-Авто» известна в России своим «Премьером» ВАЗ-21108 – удлиненной на 175 миллиметров «десяткой». Естественно, что для более тяжелой и престижной модели нужен и более мощный мотор. Проблему решили, освоив мелкосерийное производство двигателя ВАЗ-21128 объемом 1,8 л. Максимальная мощность возросла до 98 л. с., однако куда более весомой оказалась прибавка тяговитости и эластичности: крутящий момент увеличился до 160 Н·м и переместился в зону более низких оборотов – с 3700 на 3000.

С новыми моторами «премьеры» не только не уступают конвейерным моделям «десятого» семейства, но даже немного превосходят их! Однако рыночная ниша стретча оказалась довольно узкой. Клиенты, сделавшие выбор в пользу «премьеров», уже купили их, а новые берут только для замены послуживших. Чтобы не потерять темп производства, а с ним и прибыль, в «Супер-Авто» решили устанавливать 1,8-литровые моторы на обычные «десятки» и «двенадцатые». Новые модификации получили

внутризаводские обозначения ВАЗ-21104-128 (седан) и ВАЗ-21124-128 (пятидверный хэтчбек), «в миру» Lada 110 1.8 16V и Lada 112 1.8 16V.

С двумя такими автомобилями нам и довелось познакомиться в один из ясных морозных деньков.

Различить «лады» с моторами 1,8 и 1,6 л можно лишь по табличкам – других видимых особенностей нет. Из попавших на тест машин хэтчбек имел вполне достаточный для полной прикатки всех узлов и деталей пробег и нешипованные шины Bridgestone Blizzak внештатной размерности 185/65R14. Новенький же «товарный» седан опирался на дорогу добротными «шиповками» Nokian Hakkapeliitta 1 строго уставной округлости 185/60R14. Забегая вперед, скажем, что замеченная нами разница в поведении автомобилей была, види-



мо, обусловлена именно шинами, поэтому все сказанное далее – результат экстраполяции оценки двух машин. Сравнивали их заочно, естественно, не с редкими пока 1,6-литровыми моторами, а с привычными «сто третьей» и «двенадцатой».



Двигатель 1,8 л выдает идентификационная табличка.

Самые мощные серийные «лады» получили двигатель объемом 1,8 л.

СИЛА ЕСТЬ – УМА БЫ НАДО

Главное отличие новинки – существенно возросшая тяга. Оценка этого факта для отечественных условий эксплуатации может быть двоякой. Опытному водителю запас тяги позволяет легко трогаться, быстро разгоняться, а при заносе заметно легче вытаскивать из него машину газом.

КОМПЛЕКТАЦИИ

Базовая: электрообогрев передних сидений, электростеклоподъемники в четырех дверях.

Люкс: комбинация приборов с указателем температуры наружного воздуха, литые колесные диски, зеркала с электроподогревом и электрорегулировкой, дополнительная шумоизоляция.

Заказное оборудование: гидро- или электроусилитель рулевого управления, кондиционер.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	LADA 110 1.8 16V	LADA 112 1.8 16V
Общие данные		
Размеры, мм: длина	4265	4170
ширина	1680	1680
высота	1420	1420
база	2492	2492
колея спереди/сзади	1410/1380	
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная масса, кг	1040	1060
Полная масса, кг	1515	1525
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,5	
Максим. скорость, км/ч	190	
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/43	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,7	
Кузов		
Конструкция	седан	хэтчбек
Кол-во дверей/мест	4/5	5/5
Объем багажника, л	430	350/720
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1796	
Степень сжатия	10,5	
Мощность, кВт/л. с.	72/98	
при об/мин	5000	
Крутящий момент, Н·м	160,0	
при об/мин	3000	
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая балка	
Рулевое управление	реечное (по заказу – с гидро- или электроусилителем)	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	175/65R14, 185/60R14	



Если же за рулем новичок, то избыток крутящего момента может сыграть с ним злую шутку. Чуть перебрал газ, и колеса срываются в пробуксовку.

Конечно же, в зимних условиях всецело оценить динамические качества этих автомобилей вряд ли возможно даже в условиях автополигона. Но по ощущениям достичь заявленных производителем максимальной скорости и динамики разгона до сотни вполне реально. Удачная внешняя характеристика мотора в сочетании со сравнительно небольшой массой автомобиля делает эту «десятку» весьма резвой. Способствует этому и электронный блок управления двигателем, разрешающий ему повизгивать на 7000 оборотов в минуту! Однако такому двигателю не помешала бы коробка передач с измененными переда-

После интенсивных разгонов и торможений проверяли состояние штатных тормозов – с ними все в порядке.

точными числами, а машине – более эффективные тормоза и улучшенные характеристики подвески. Ведь 190 км/ч с учетом общеизвестных российских бед – дело нехитрое, но рискованное.

К сожалению, рассчитывать на скорое появление каких-либо электронных противобуксовочных устройств или ограничителей скорости в отечественном автомобиле не приходится. Впрочем, если оснастить его так, как сегодня это принято в мире – гидро- или электроусилителем рулевого управления, автоматической коробкой передач, кондиционером, эффективной шумоизоляцией и прочими полезными, но металло- и энергоемкими опциями, то темперамента чуть поубавится. Зато машина станет и безопаснее, и комфортнее.

Кстати, отметим, что уже идут опытно-конструкторские и доводочные работы по установке на «Ладу 1,8» оригинальной подвески (аналогичной ВАЗ-2110б), вакуумного усилителя повышенной эффективности и 15-дюймовых передних тормозных механизмов. В ближайшее время мы надеемся рассказать об этих доработках подробно.

РЕЗЮМЕ

Lada 110 1.8 16V и Lada 112 1.8 16V – динамичные модификации «десятки» и «двенадцатой», но в отличие от «гаражных» тюнинговых версий – с двухлетней гарантией производителя.



Хорошая динамика, возможна установка заводом гидро- или электроусилителя рулевого управления и кондиционера.

Не согласованы характеристики двигателя и трансмиссии, стандартная ходовая часть не вполне соответствует возросшим тягово-динамическим качествам.

СЛУЖИЛИ ДВА ТОВАРИЩА

Александр Будкин. Фото: Георгий Садков



– Мое почтение, коллега. Если уж мы встретились для парного теста, давайте знакомиться. Меня зовут Кэмри, для друзей – просто Кэм.

– Я – Ниссан Максима. Как вам погода?

– Погода, по-моему, дрянь. На таком снегу нам будет трудно показать этим парням, на что мы способны. Наши моторы и мою подвеску лучше пробовать на асфальте.

– А по мне, легкий пушистый снежок – это красиво. Он даже помогает привезти хозяина в пункт назначения в хорошем настроении.

– Ты шутишь…

Пока наши подопечные обсуждают свое отношение к жизни, присмотримся к ним, таким большим и, на первый взгляд, одинаково плюшевым.

Продавцы относят машины к представительскому классу, покупатели зачастую видят в них большие автомобили для состоятельной семьи или служебный автомобиль в широком понимании этого слова: в будни на работу, в выходные по домашним делам.



TOYOTA CAMRY

3,0 л, 186 л.с., 4-ступенчатая автоматическая коробка передач, $39 800.

NISSAN MAXIMA QX

3,0 л, 200 л.с., 4-ступенчатая автоматическая коробка передач, $38 500.

«Кэмри» предлагают сегодня в четырех, «Максиму» – в пяти вариантах комплектации. Младший мотор «Ниссана» с меньшим объемом, поэтому минимальная цена на автомобиль чуть ниже (кстати, максимальная тоже). Флагманский же двигатель у обоих – V-образная 3-литровая «шестерка». К ней – кожаный салон и, конечно, «автомат». Именно такие машины перед нами. Слышите, опять о чем-то спорят.

– Знаешь, Макс, я считаю, водитель хорошего автомобиля должен постоянно чувствовать запас во всем. Вот почему органы управления у меня поострее твоих. Топнет шеф по правой педали – я сам ищу, кого обогнать, обозначит торможение – тотчас осаживаю, качнет руль – стараюсь идти за его руками. А ты, похоже, не спешишь угодить водителю?

– Горячность, по-моему, хороша для малышей. А нам, при почти пяти метрах от бампера до бампера, пристало вести себя солиднее. Быстро разгоняться – да, но рвать с места? У моего «автомата» есть спортивный режим, поэтому в обычном я стараюсь вести себя спокой-



TOYOTA CAMRY

- Первая «Кэмри» (она же «Пронард» и «Виндом») увидела свет в октябре 1996 года. Современная модель выпускается с 2001 года.
- Двигатели: бензиновые 2,4 и 3,0 л (152 и 186 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая (для 2,4 л) или 4-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: четыре варианта от R1 до R4.
- Цена: $29 800–39 800.

нее. В моей тормозной системе, как и у тебя, есть устройство помощи при экстренном торможении – зачем же спешить, «едва нога коснется педали»? Кстати, при твоей готовности угодить боковая поддержка у кресел могла быть и получше.

ЗА КУЛИСАМИ

Пока подопечные знакомились друг с другом, водители тоже не теряли время. Нашли свободное загородное шоссе, изобилующее волнами, и разрешили себя покатать.

«Тойота», едва почувствовав, что мы готовы к уроку, начала демонстрацию силы. На уверенную работу акселератором отзывалась импульсивным ускорением, а колдобины глотала с такой легкостью, что спортивный интерес подталкивал непременно проехать по следующей. Правда, чуть позже проявила себя и оборотная сторона энергоемкости. Легкий характер «Кэмри» завел нас в ту область спидометра, где «лишний» ход подвески оборачивается хорошо ощутимыми кренами кузова.

«Ниссан» вел себя скромнее, к озорству не подстегивал, но постоянно дышал в спину коллеги. Мотор у «Максимы» чуть мощнее, с более широким рабочим диапазоном, но отклики автомобиля на нажатие акселератора смягчены. Машина будто переспрашивает, хорошо ли водитель подумал, и уже вслед за этим начинает резво набирать скорость. Через некоторое время задаешься вопросом, сколько может продолжаться интенсивный разгон – ведь стрелка уже перевалила за... А вообще, разгон «Ниссана» с 3-литровым мотором напомнил рассказ одного рыболова о поимке тайменя: показалось, что поймал... электричку.

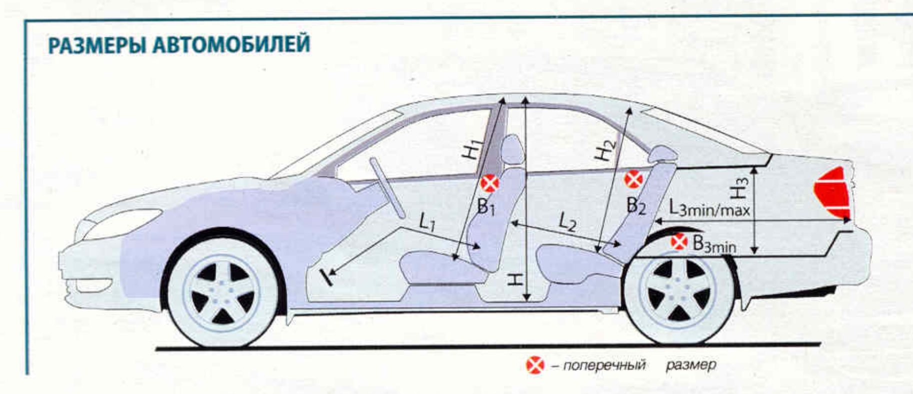
Управляемость машин на высоких скоростях весьма существенно различается. «Тойота» неохотно заходит в крутой поворот, сопротивляясь обоими стабили-



NISSAN MAXIMA

- Автомобиль появился на свет в Японии в августе 1994 года, а осенью того же года был показан в Европе. Нынешнее поколение «Максимы» дебютировало в 2000 году.
- Двигатели: бензиновые 2,0 и 3,0 л (140 и 200 л.с.).
- Коробки передач: механическая 5-ступенчатая (для 2,0 л) или 4-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: пять вариантов.
- Цена: $28 900–38 500.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	NISSAN MAXIMA QX	TOYOTA CAMRY
L_1	925–1115	905–1105
L_2	695–930	665–905
H	1115	1220
H_1	960	1005
H_2	900	950
B_1	1435	1460
B_2	1430	1440
L_3*	1150–1930	1195–1910
B_{3min}	1060	1150
H_3	670	735

** Со сдвинутыми вперед сиденьями второго ряда.*

заторами. Чтобы не чувствовать себя сидящим на сжатой пружине, водитель вынужден чуть больше притормаживать.

«Ниссан» входит в вираж охотнее, даже с удовольствием, а из солидарности с коллегой тоже иногда просит: «Полегче!» – как правило, перед волнами или неудачными стыками мостов.

В общем, чем меньше скорость и серьезнее колдобины, тем больше очков зарабатывает «Тойота». А чем лучше покрытие и выше скорость, тем приятнее поведение «Максимы». На этом фоне несколько странно соотносятся рулевые управления машин – более острое у «Кэмри» и спокойное у «Ниссана».

Кроме обычного режима, в автоматической коробке «Максимы» есть спортивный и зимний. Первый обостряет реакции автомобиля, второй смягчает троганье с места по гололеду. «Тойота» в противовес предлагает систему электронной стабилизации.

ДАЙТЕ ЖЕ СЛОВО...

...«Тойота-Кэмри»: для таких дорог, как в России, способность подвески глотать ямы и кочки трудно переоценить. Разве здесь есть равные мне в классе?

Большой семейный или представительский автомобиль должен быть вместительным. Посмотрите на собственные измерения – сзади салон у меня чуть выше, да и багажник больше.

Хозяин может рассчитывать, что, прижав педаль газа или качнув руль, он

Очечник у «Тойоты» расположен традиционно – рядом с внутрисалонным зеркалом. Подсветка на козырьке регулируется.

Стояночный тормоз – педальный, над ним кнопки отключения «пищалки» и «тракшн-контроля».

Базовый набор кнопок на дверях. У «Ниссана» добавится дистанционное открывание багажника и лючка бензобака.

Такая панель нам меньше понравилась, но под каждый режим отопителя здесь своя кнопка.



Центральная консоль делает интерьер уютнее или по крайней мере привычнее.





Вылезая с заднего сиденья, пассажир всегда опирается на спинку переднего. Инженеры «Ниссан» обратили на это внимание.



Управление режимами «автомата». Вперед – «спорт», посередине – норма, назад – «зима».



Сиденья «Максимы» мягче, боковая поддержка – получше.

почувствует отклик мощного мотора и точного управления. А если допустит ошибку, его всегда подстрахует электроника. Я стараюсь дать максимум, поэтому числюсь в лидерах продаж и в России, и в Америке. Так почему о моих достоинствах говорят столь сдержанно?

«Ниссан-Максима»: понимаете, коллега, во всем хорошо чувствовать меру. Практичность – здорово, но для таких, как мы, это еще не все. Для езды по нормальным дорогам и моей подвески достаточно, а носиться по проселкам – не наше дело. Зато мой ксеноновый свет в базовом оснащении оценит каждый.

Ради лучшей управляемости на большой скорости мои конструкторы поставили сзади многорычажную подвеску. Она занимает чуть больше места под полом, чем ваш «Мак-Ферсон», поэтому при комплектации полноценной запаской мой багажник получается меньше.

Вы что-то говорили про высоту сзади? Во-первых, не забывайте, что у меня электрический люк в крыше. А во-вторых... почему у вас, уважаемый, передняя стойка оказалась так низко над головой водителя?

Система стабилизации? Да, неплохая штука, если безупречно работает и выключается по желанию водителя. Но краем уха я слышал, что у испытателей нашлись к ней претензии.

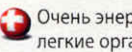


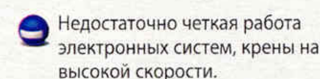
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	NISSAN MAXIMA QX	TOYOTA CAMRY
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4920	4815
ширина	1780	1785
высота	1435	1500
база	2750	2720
колея спереди/сзади	1530/1510	1550/1535
Радиус поворота, м	6,1	5,6
Снаряженная масса, кг	1530	1570
Полная масса, кг	2035	2015
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	9,1
Макс. скорость, км/ч	212	225
Топливо	АИ-95	
запас топлива, л	70	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	7,8	8,3
городской цикл	15,1	15,7
смешанный цикл	10,5	11,0
Кузов		
Количество дверей/мест	4/5	
Объем багажника (VDA), л	н. д.	450
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	V6	
Число клапанов	24	
Рабочий объем, см³	2988	2995
Мощность, кВт/л.с.	147/200	137/186
при об/мин	6400	5300
Крутящий момент, Н•м	271	273
при об/мин	3700	4300
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	A4	
Передаточные числа:		
I	2,79	2,93
II	1,55	2,20
III	1,00	1,41
IV	0,69	1,02
з. х.	2,27	3,15
главная передача	3,80	2,81
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	много-рычажная	типа «Мак-Ферсон»
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/55R16	215/60R16
Безопасность		
Активная	ABS, EBD, Brake Assist	ABS, EBD, Brake Assist, TRS, VSC
Пассивная	4 подушки, акт. подголовники	

РЕЗЮМЕ

Toyota Camry – большой, удобный автомобиль с заводным характером.


Очень энергоемкая подвеска, легкие органы управления, вместительный багажник.


Недостаточно четкая работа электронных систем, крены на высокой скорости.

Nissan Maxima QX – за уравновешенным характером комфортного седана скрываются напор и любовь к высоким скоростям.


Великолепная характеристика двигателя, несколько режимов работы автоматической коробки передач, ксеноновые фары.


Отсутствует система стабилизации, «медленный» руль.

ВЫ ЕЩЕ ПОДЕРИТЕСЬ!

Тоже мне, горячие японские парни! Конечно, внимательности у них не отнять – в чужом глазу соринку видят. Но мы-то понимаем: говоря о достоинствах и недостатках, они ориентируются на нормы представительского класса. Стоит ненадолго пересесть в машину поменьше – и минусы станут плюсами.

Система электронной стабилизации «Кэмри» (вот уж не думал, что придется за нее заступаться!) и впрямь не очень понравилась на льду, где ее запаздывания становятся ощутимы. Быстро ехать по такому покрытию нужно со своей головой, не слишком доверяясь электронике. Кстати, еще лучше – вовсе не спешить!

Замечания из серии «низкая стойка» или «меньший багажник» вообще можно всерьез не рассматривать – это те самые соринки. Если уж придираться, нужно отметить, что у «Ниссана» сзади неудобная пепельница (спину от сиденья нужно отрывать), а у «Тойоты» – педаль стояночного тормоза может пачкать левую штанину.

Впрочем, есть мелочи, которые все-таки заслуживают внимания: например, плоская передняя панель в «Кэмри» показалась менее уютной, чем объемная у «Максимы», но управление климатической установкой «Тойоты» удобнее.

Сиденья чуть больше понравились у «Ниссана» – они мягче, с лучшей боковой поддержкой. Зато водительское кресло «Кэмри» имеет пневморегулировку поясничного подпора, а не механическую. Что-то еще? Может, кто-нибудь хочет попрощаться; эй, «Тойота»?

– Да, да, спасибо. Прошу простить, если мое поведение показалось кому-то нескромным. Очень хотелось, чтобы ваши читатели приняли мою систему ценностей. Спасибо и коллеге. Было очень приятно познакомиться.

– Взаимно. Я, к сожалению, так и не смог понять вашей популярности. Вкусы у нас не совпадают... Но для тех, кто будет выбирать, думаю, это хорошо. Поэтому всем, независимо от пристрастий, желаю приятного выбора. Лучше – между нами.

Автомобили предоставлены ООО «ТОЙОТА МОТОР» – www.toyota.ru, ООО «НИССАН МОТОР РУС» – www.nissan.ru.

ГРАНИ ШАРА

Антон Чуйкин.
Фото автора и VW

Ну уж нет, второй раз не попаду впросак. Пару месяцев назад, когда мы проверяли в деле дизельный «Гольф» (ЗР, 2005, № 2), я уже мучился с багажником, пока не вспомнил, что его ручкой служит сама крупная эмблема. Теперь передо мной «Гольф Плюс»; сейчас дерну за буквы VW… Черт, да что же это такое! Эти «гольфы», они то неотличимы друг от друга, то зачем-то оригинальничают в такой мелочи, как замок пятой двери! Портфель отправился в штаб-квартиру фирмы в Вольфсбурге на кожаном сиденье. Вам обогрев не включить?

ПЛЮС 95

Чуть позже, на лекции «Что такое «Гольф Плюс»?» специалисты пояснили, что изменившиеся по сравнению с прототипом пропорции продиктовали перенос номерного знака с бампера на пятую дверь, в его нише появилось место для привычной ручки, и т.д., и т.п. Вроде логично, но интересной детали не стало. «Гольф» вообще машина очень правильная, внешне спокойная, и когда его перекраивали в «Гольф Плюс», можно ведь было где-то пошалить, выйти за рамки. Увы, всюду точ-



ный немецкий расчет. Даже наклон перемычки на бампере продиктован законами графики, а не просто волей художника.

Так что же такое «Плюс»? Новая грань «Гольфа», который подрастили на 95 мм. Получился высокий универсал, нечто среднее между «Фольксвагеном-Гольф» и «Тураном». Если некоторые исполнения просто «Гольфа» еще можно назвать машиной для индивидуалов, то само название «Плюс» намекает на лишних седоков. Для них увеличили салон, изменили посадку, прибавили литров багажнику; а для водителя, напротив, постарались сохранить все ездовые качества эталона гольф-класса… Впрочем, как раз это мы сейчас и проверим.

МИНУС ОДИН

Длина и ширина машины остались прежними, обзорность не пострадала, так что при парковке водитель «Плюса» вряд ли почувствует, что за просторный салон пришлось чем-то расплачиваться. Выезжаем на автобан… о, вот чего мне так не хватало при поездках на двухлитровом дизельном «Гольфе» – немецких дорог! Мой «Плюс» с таким же силовым агрегатом: газ в пол, и машина мощно разгоняется, по-



В ГОСТЯХ У VW

Вольфсбург, столица империи «Фольксваген», превращен в крупнейшую местную достопримечательность. Всего 14 евро – и вы попадаете в настоящий автомобильный Диснейленд, незамысловато названный Автоштадтом. Гостей встречает огромный глобус. Синее табло соответствует положению Вольфсбурга – если смотреть на отражение в полу. Иногда истину можно увидеть только в зеркале… Туристов влекут модерновые павильоны марок, входящих в группу VW, знаменитые стеклянные башни с готовой продукцией, круговая кинопанорама, музей с богатой коллекцией автостарины. Возможна и экскурсия на производство: «Здесь делают до 3000 машин в день, площадь завода более 6 км^2, у нас одних велосипедов около 6 тысяч! А вот следы шрапнели, во время войны здание было разрушено на 2/3…» В конце – обед с непременной сосиской под соусом карри (еще один подарок из 1945-го, но об этом в другой раз). На самом деле «Фольксваген» – крупнейший производитель сосисок, 3 млн. штук ежегодно (машин в Вольфсбурге собирают вчетверо меньше).

Все, клиент готов. Он наверняка захочет посмотреть, как в хорошую погоду на лужайки Автоштадта выходит местное поголовье кроликов, или показать детям, как папа крутится в кресле демонстратора ДТП. Самый простой способ вернуться – заказать дилеру новый «Гольф» с получением в Вольфсбурге (экономия на доставке – несколько сотен евро). Узнав, понимаешь: именно ради этого тебя здесь и развлекали… и все-таки очень жаль, что такая услуга доступна лишь при покупке машины в Германии. Остальные прибывают сюда туристами. Кстати, в Автоштадте есть гид с русским языком.



«Гольф Плюс» готов к исследованию салона. Обнаруженный в багажнике зонт послужит масштабной линейкой.



Переднее сиденье со складывающейся спинкой – опция, с которой длина салона возрастает до 2,3 м.



Сколько вариантов конфигурации багажника предлагает «Гольф Плюс»? Сейчас мы не добрались и до половины.



Задние сиденья сдвинуты вперед, спинки стоят вертикально. Можно перевозить крупные вещи, например стиральную машину.

Собираем салон в обратной последовательности… для зонта нашлось штатное место, он возвращается под сиденье.

зволяя перестроиться из разгонной полосы в левый ряд за считанные секунды. И вот вы уже включаете крейсерскую шестую передачу и следите за проплывающими указателями: Брауншвейг, Магдебург…

Признаться, за рулем я не почувствовал разницы с обычным «Гольфом». Разве что порывы бокового ветра чуть больше качают машину; а если заглянуть в таблицы, увидишь, что «Плюс» со 140-сильным дизелем и шестиступенчатой коробкой проигрывает такому же «Гольфу» всего 1 км/ч максимальной скорости.

Кстати, модельный ряд на сегодня включает два бензиновых и два дизельных мотора объемом от 1,4 до 2 л, которые в разных вариантах сочетаются с пяти- и шестиступенчатыми коробками, «автоматом» или DSG – по сути, шестиступенчатой «механикой» с очень быстрым автоматическим переключением. В таблице приведены лишь четыре варианта силовых агрегатов, два из которых дизельные. Они наверняка будут и в России, чего пока нельзя сказать о бензиновых моторах 1,4 л и 1,6 FSI. Едут дизели очень хорошо, но осмелюсь предположить, что наилучшее сочетание – 2-литровый дизель плюс DSG. Доведется опробовать – непременно поделюсь удовольствием.

Теперь моя очередь сидеть сзади. Просторный диван целиком в моем распоряжении, опускаю подлокотник, делаю повыше спинку, поднимаю столик. Ставить на него мне нечего, становится скучновато… На ходу в багажнике не покопаешься. Впрочем, вот как раз свободная парковка.

ПЛЮС-МИНУС 160

Заднее сиденье сдвигается продольно на 160 мм, позволяя увеличить немалый грузовой отсек. Для ног все равно места хватит, по крайней мере если экипаж среднего роста. Еще можно сложить спинку по частям, убрать фальшпол – смотрите «Фотоэтюды с зонтиком». Понравилась кинематика задних сидений – когда складываешь спинку, подушка уходит вниз и вперед, так что одним движением получаешь грузовой отсек с ровным полом. Правда, для наклона спинки нужно отыскать и потянуть неприглядную петельку, которая после удобных кнопок «Гольфа» разочаровывает.

Сиденья «Плюса», даром что складываются и двигаются как угодно, всегда остаются в салоне. Демонтировать их нельзя, на то есть объяснение конструк-



Подросшей машине понадобилась собственная приборная панель. По сравнению с «Гольфом» она, в первую очередь, отличается симпатичными круглыми дефлекторами, числом восемь штук.

Шарик для гольфа на самом деле – многогранник. По его примеру у «Гольфа» становится все больше граней.

торов: а куда пристроить немалых размеров диван? В самом деле, мне, например, некуда. Зато, оставшись в салоне, кресла работают на безопасность – установленные вертикально спинки надежно отгораживают грузовой отсек.

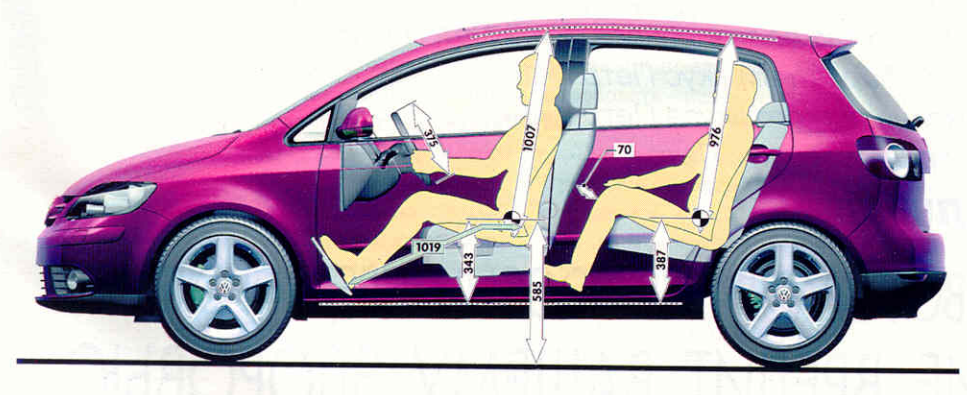
Трудно представить, что кому-то покажется мало конфигураций салона. По мне, их даже многовато. Вот представьте полный скарба багажник и полный седоков салон. Пассажир, которого вы не успели предупредить, сдвигает заднее сиденье вперед... Ой, там что-то упало! А потом назад... Ой, теперь оно хрустнуло...

ПЛЮС 1500

В Германии примерно на столько отличается цена «Плюса» от просто «Гольфа» в той же комплектации. Речь, разумеется, о евро. Когда к лету машина появится в салонах российских дилеров, посмотрим, каков будет этот плюс в рублях. Вряд ли автомобиль станет дешевым – слишком хорош, как, собственно, и его старший брат. Скорее он будет максимально огранен под нужды конкретного клиента. Хочешь хэтчбек – пожалуйста. Нужен высокий универсал – вот он.

Кстати, о многогранности. Невзирая на презентацию высокого универсала «Гольф Плюс», в Вольфсбурге говорят и о классическом универсале – под привычным именем «Вариант»... □

«Гольф Плюс» – это пятый «Гольф» плюс 95 мм габаритной высоты. База, ширина, длина остались неизменными. Переднее сиденье установлено выше на 75 мм, заднее на 85 мм, что сделало посадку более прямой – например, сзади места для ног больше на 25 мм. Над головами водителя и пассажира также плюс 20 мм. При отодвинутых задних сиденьях багажник прибавил в объеме 45 л.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN GOLF PLUS			
	1,4	1,6	1,9	2,0
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4206			
ширина	1759			
высота	1580			
база	2578			
колея спереди/сзади	1541/1517			
Радиус поворота, м	5,4			
Снаряженная масса*, кг	1293	1318	1427	1426
Полная масса, кг	1900	1930	2030	2030
Время разгона 0-100 км/ч, с	16,2	11,8	12,3	9,7
Макс. скорость, км/ч	161	189	181	202
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55		ДТ/55	
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	5,7	5,8	4,8	4,7
городской цикл	9,7	9,6	7,5	7,3
смешанный цикл	7,1	7,2	5,8	5,7
Кузов				
Количество дверей/мест	5/5			
Объем багажника (VDA), л	395/1450			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16	16	8	16
Рабочий объем, см³	1390	1598	1896	1968
Степень сжатия	10,5	12	19	18,5
Мощность, кВт/л. с.	55/75	85/115	77/105	103/140
при об/мин	5000	6000	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	126	155	250	320
при об/мин	3800	4000	1900	1750–2500
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5	M6	A6	M6
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			
Размер шин	195/65R15			
Безопасность				
Активная	ABS, ESP, Brake Assist			
Пассивная	6–8 подушек, активные передние подголовники			

** Включая водителя.*



БОЛЬШОЕ КИТАЙСКОЕ ЧУДО

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков



XINKAI SR-V

- Производится в Китае на заводе «Новая Победа» с 2003 года.
- Двигатели: бензиновые 2,3 л (105–123 л.с.), дизельный 2,7 л (157 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатая автоматическая.
- Цена в России: $18 686–21 900.
- Тестовый автомобиль: 105 л.с., механическая коробка передач, задний привод, $20 989.

Как же включается этот дурацкий климат-контроль? Едва отъехав от автосалона, я осознал, что справиться с «печкой» «Синкая SR-V» не могу. Пришлось возвращаться и добрые четверть часа мучить механиков. Слава богу, с мудреным алгоритмом разобрались, настроение поползло вверх вместе с температурой. Все-таки жизнь удивительная штука: мог ли я лет десять назад подумать, что буду забирать с Варшавки, из одного из первых в стране техцентров по обслуживанию «Жигулей», автомобиль, сделанный в... Китае? Философские мысли прервал гаишник на выезде из города.

– Ваши документы, пожалуйста. Можно поздравить с покупкой «Хонды»?

– Нет, инспектор, это не покупка. И не «Хонда» вовсе, а китайская машина – «Синкай».

Капитан уставился на фары и, не проверив, вернул документы.

– Китайский? И как он, «Синкай»? Хорош?

Ответ мне предстояло дать спустя несколько дней, испытав китайское чудо в деле.

РЕДКИЙ ЭКЗЕМПЛЯР

Редакционная стоянка повидала множество автомобилей, но редкий экземпляр вызвал у коллег весьма бурную реакцию: «Посмотрите, какой пластик ужасный!»; «А бардачок-то кривой!»; «Климат вон – не включается!»

Действительно, качеством отделки, да и окраски «Синкай» сильно уступает даже корейским машинам, не говоря о японских или немецких. Но ведь завод «Новая Победа» (именно так переводится с китайского XinKai) был построен лишь в 1984-м и работал в основном на армию. После реконструкции 1999 года и притока инвестиций из Гонконга соотношение гражданских и армейских машин постепенно выравнивается.

Под капотом поставляемых в Россию машин пока лишь 2,3-литровый мотор по лицензии «Тойоты».

Багажник придется по вкусу дачникам, но ниш или «тайников» хотя бы для инструмента здесь не предусмотрено.

Забраться на бордюр – запросто! Но больших вседорожных подвигов не ждите.

Салон щедро украшен вставками под дерево.

У нашего подопытного был даже жидкокристаллический монитор, соединенный с камерой парктроника в заднем бампере. Правда, работала эта система не всегда.

В зеркале заднего вида иногда возникают непонятные символы. Например, телефонная трубка, высвечивающаяся при наборе номера на сотовом и… регулировке зеркал.

Отрегулировать рулевую колонку по высоте удалось лишь половине желающих, а блок регулировки зеркал норовил вывалиться в самый неподходящий момент.



КОМПЛЕКТАЦИЯ

Большинство поставляемых к нам машин укомплектованы богато: помимо центрального замка, электростеклоподъемников на всех дверях и электропривода зеркал, салон радует кожаной отделкой руля, сидений, а также видеопроигрывателем с жидкокристаллическим монитором. Все машины оборудованы подножками, релингами и легкосплавными дисками.

Китайцы не стали изобретать велосипед (хотя это средство транспорта у них, как известно, в почете) и решили покупать лицензии на важнейшие узлы – в частности, двигатели и трансмиссии. Так, сразу несколько китайских заводов освоили моторы и коробки передач (в том числе и автоматические) «Мицубиси», «Исудзу» и др. Здесь под капотом прижился «тойотовский» бензиновый двигатель объемом 2,3 л, выдающий всего 105 л.с.! Как ни странно, для порожней машины в условиях города этого вполне хватает. Секрет в «тракторной» тяге уже с 1500 об/мин. Несмотря на не слишком широкий диапазон эффективной работы – до 4000 об/мин, особых неудобств я не испытал – передаточные числа подобраны весьма удачно. Тем более что лишний раз браться за рычаг не хотелось – уж больно велики ходы. Особенно «радовала» пятая передача, за которой приходилось тянуться чуть ли не в «бардачок», отрываясь от спинки сиденья.

Надо сказать, с эргономикой китайцы не в ладах. Посадка напоминает «жигулевскую»: спина по-гимназически прямая, ноги в коленях согнуты… Мне при росте 180 см хотелось отодвинуться назад, но, увы, регулировки по длине не хватало. Педаль-

На правах рекламы

СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ ШИН

МВО

Москва: (095) 777-777-8
С.-Петербург: (812) 245-45-04

СПЕЦИАЛЬНО ОБОРУДОВАННОЕ ПОМЕЩЕНИЕ
НЕОБХОДИМЫЙ ТЕМПЕРАТУРНЫЙ РЕЖИМ
ОПТИМАЛЬНАЯ ВЛАЖНОСТЬ ВОЗДУХА
СТЕЛЛАЖИ ДЛЯ ВЕРТИКАЛЬНОГО ХРАНЕНИЯ ШИН
ТЕХНИЧЕСКАЯ МОЙКА ШИН
ОБРАБОТКА СОСТАВОСБЕРЕГАЮЩИМ СРЕДСТВОМ

ный узел тесный, а площадки для левой ноги не предусмотрено вовсе.

Самое неприятное впечатление произвела регулировка руля по высоте. Убогий рычажок с остервенением дергаешь туда-сюда, пока… руль не обрушивается неожиданно тебе на ноги. Крайнее нижнее положение, видимо, рассчитано на комфортную посадку шестилетнего ребенка. Причем зафиксировать руль удается лишь в нижнем (бесполезном), среднем и самом высоком положении, то есть реально выбора почти нет.

НЕПОЛНЫЙ НА ЗАД

Пора проверить машину в боевых загородных режимах и на дорогах Дмитровского полигона. Стоило выехать на трассу и разогнаться до 80 км/ч, как стали очевидны грузовые повадки «Синкая»: машина гуляет из стороны в сторону, требуя постоянно подруливать, дабы не вывалиться из своего ряда. Хоть заявленная максимальная скорость SR-V и составляет 120 км/ч, быстрее ста ехать не хочется. Во-первых, жесткая и короткоходная педаль тормоза при отсутствии каких-либо систем активной безопасности не вселяет особой уверенности. Во-вторых, на этой скорости рыскание сопровождает какофония звуков: зудит мотор, подвывает трансмиссия да еще аэродинамический шум… В довершение всего непривычный к 15-градусным морозам «Синкай» на скорости стал замерзать: даже при максимальных оборотах «печки» боковые стекла затягивал инеей.

На этом фоне порадовала подвеска. В меру тряская, она играючи проглатывала крупные неровности, почти не обращая внимания на «мелочь». При этом машина демонстрировала сбалансированный характер при входе в поворот, не пытаясь уйти в занос. Секрет открылся во время взвешивания: распределение снаряженной массы по осям – практически поровну, близко к идеальному соотношению 50:50!

Заглянув под машину, увидели знакомую конструкцию: продольные торсионы, двойные рычаги, стабилизатор поперечной устойчивости спереди, рессоры и неразрезной мост сзади… это же



Места сзади вполне достаточно даже для троих взрослых. Разложить сиденье можно легким движением руки, а вот вернуть его в исходное положение так и не смогли.

На правах рекламы

Дизайнеры «Синкай» не мудрствовали: «Хонда» даже судилась с фирмой из-за откровенного плагиата своего «паркетника» CR-V.

РЕЗЮМЕ

XinKai SR-V X3 в заднеприводном исполнении – не самый рациональный выбор. Положение может измениться со снижением цены или появлением полноприводной версии.

 Тяговитый мотор, хорошая геометрическая проходимость, выносливые подвески, небольшой радиус поворота, вместительный багажник.

Отсутствие полного привода, высокий уровень шума, плохие вентиляция и отопление, невысокое качество отделки.

копия пикапа «Тойота-Хай Люкс» 20-летней давности! Удивляться сходствам уже не приходится.

А вот кто посоветовал повесить бензобак так низко? Сливная пробка бака претендует на титул самой нижней точки машины, наряду с каталитическим нейтрализатором. Спереди бак прикрыт смешным стальным экранчиком: мол, не бойтесь, все обойдется. Однако желание съехать с асфальта пропало начисто.

Впрочем, бездорожье нашему образцу и так противопоказано: этот довольно внушительного вида автомобиль – всего лишь заднеприводный! Обутый во всесезонные шины неизвестного производителя, «Синкай» так и норовит взбрыкнуть кормой при неосторожном обращении с педалью газа. Попытка развернуться на узкой деревенской дорожке едва не кончилась плачевно. Буксуя на укатанном снегу, SR-V с каждой попыткой медленно, но верно соскальзывал под небольшой уклон в сторону кювета… положение спасла куча песка, найденная неподалеку.

На следующее утро «Синкай» бодро завелся и тут же потребовал «завтрак»: расход топлива у него вполне взрослый – от 15 л/100 км. Сейчас отогреемся и вперед. Не тут-то было! Пресловутая климатическая установка крайне неохотно реагировала на изменение направления потоков воздуха, не желая отогревать стекло. В итоге оно «отошло» лишь через полчаса.

Окончательно добил процесс трансформации салона. Заднее сиденье здесь раскладывается в соотношении 40:60, причем вместе с подушкой. Казалось бы – радоваться надо! Увы, здесь тоже ждал подвох. Мало того, что, потянув за ручку, я чуть не убил стрельнувшим вперед сиденьем фотографа, так еще и зафиксировать кресло в первоначальном положении не удалось. Когда по дороге домой промерзший и намучившийся с сиденьем коллега стал беспомощно тыкать в кнопки на климат-контроле – «а что тут, печка не работает что ли?» – сдержать истерический хохот было невозможно.

ОТВЕТ КАПИТАНУ

Когда за спиной болтается так и не пожелавшее вернуться на место сиденье, а на скорости 40 км/ч вдруг начинает подвывать задний мост, не-

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЯ



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	XinKai SR-V 2,3 X3
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4850
ширина	1740
высота	1710
база	2850
колея спереди	1450
колея сзади	1440
Радиус поворота, м	6,0
Снаряженная масса, кг	1550
Полная масса, кг	2095
Макс. скорость, км/ч	120
Топливо	АИ-92
Запас топлива, л	63
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,9
Кузов	
Конструкция	рамная
Кол-во дверей/мест	5/5
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	P4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см³	2237
Мощность, кВт/л.с.	77/105
при об/мин	4200–4600
Крутящий момент, Н·м	190
при об/мин	2400–2800
Трансмиссия	
Тип	задне-приводная
Коробка передач	M5
Передаточные числа:	
I	4,45
II	2,61
III	1,57
IV	1,00
V	0,85
з.х.	4,47
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	торсионная
сзади	зависимая рессорная
Рулевое управление	червячное с гидро-усилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	225/75R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	XinKai SR-V 2,3 X3
Весовые и геометрические характеристики	
Снаряженная масса, кг	1567
Нагрузка на ось, кг:	
переднюю	811
заднюю	756
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	205

Автомобиль на тест предоставлен салоном «ЛАДА» НА ВАРШАВКЕ», тел. (095) 542-43-43.

вольно напрашивается вопрос: что-то будет, когда закончится гарантия на машину – 2 года или 50 000 км? Кстати, на лакокрасочное покрытие она и того меньше – год; от сквозной коррозии – два. Но даже если отвлечься от этих «мелочей», не понятно, на кого рассчитана машина: по сути, большой прожорливый универсал сомнительного качества, с дорожным просветом, позволяющим влезать на бордюр, но беспомощный даже на осенней распутице. Кому ты нужен с посредственной управляемостью и грустной эргономикой? С дисковыми вентилируемыми тормозами, но без ABS? С обшитым кожей рулем, но дешевым пластиком?

Наверное, тебя охотно покупали хотя бы за то, что ты очень похож на «Хонду CR-V», особенно в сумерках… Но цена! Наш экземпляр стоит 20 989 долларов. Те, кому нужен настоящий вездеход, выберут полноприводные «Шевроле-Ниву» или «КИА-Спортидж», наконец, что-то из секонд-хэнда с правым рулем… Любители «паркетников» предпочтут подержанную, но надежную CR-V или новый «Хёндэ-Туссан».

Не так давно вывел для себя формулу, безошибочно позволяющую ставить общую оценку машине: если отдаешь ее после теста с сожалением, значит, в ней что-то есть. С «китайцем» я расстался без сантиментов. Быть может, лет через десять «Синкай» будет выпускать другие автомобили? Охотно верю. Ведь не зря появился термин «китайское экономическое чудо»…

P.S. Признаки чуда уже налицо: при всех минусах автомобили из Поднебесной… покупают! С каждым месяцем число дилеров по всей стране растет, а когда появится уже анонсированная полноприводная версия с улучшенной окраской, чудо может стать явью… □



аденома

- Эффективный растительный препарат
- Устраняет расстройства мочеиспускания
- Сохраняет сексуальную функцию
- 1 капсула в сутки





Рег. уд. П № 012255/01-2000

Просто будь мужчиной!

НОВЫЕ ЛИЦА И

Максим Сачков. Фото: Георгий Садков



ВАЗ-2120 «Надежда»

1,8 л, 89 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $8700 (244 000 рублей).

Больше пяти лет назад ВАЗ-2120 и ГАЗ-2217 (названные, соответственно, «Надежда» и «Баргузин») уже встречались лицом к лицу (ЗР, 1999, № 10). Тогда нижегородский микроавтобус прописался на конвейере, а тольяттинские мини-вэны только начали собирать в цехах опытно-промышленного производства ВАЗа. С того времени машины повзрослели – их лица изменились, появились новые моторы, пополнился список модификаций. Кроме того, пришли и другие покупатели, подыскивающие многоместный автомобиль для семейных выездов и деловых поездок, который попадает под категорию «В».

СТОРОННИЕ НАБЛЮДАТЕЛИ

Пластические операции благотворно сказались на автомобилях – новые фары осовременили внешность нижегородской машины и просто-таки спасли тольяттинскую. И светят они лучше (особенно это заметно по «Надежде»). Вот только стоит современная оптика намного дороже прежней.

Кузова обоих собраны небезупречно. С боковыми дверями помучились – у «Надежды» заедают в открытом состоянии, а в нижегородском микроавтобусе, наоборот, плохо захлопываются. «Вам повезло, – сказал водитель, выгнавший «Баргузина» из ворот автосалона. – У многих машин двери вообще не закроешь». Капот, добавлю, тоже.

Ай, «Баргузин», как не стыдно, не первый же год на конвейере! Едва моечные машины принялись обхаживать кузов, вода заструилась в салон через за-

ИСПОЛНИТЕЛИ



ГАЗ-2217-404 «Баргузин»

2,5 л, 140 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $10 900 (305 000 рублей).

драенные люк и форточки. «Надежда» испытание перенесла достойно, если не считать запотевших фар.

Багажные отделения у обоих довольно скромные. В «Баргузине» полезный объем съедает 16-дюймовое запасное колесо. Рядом встанет чемодан или пара небольших сумок – остальную поклажу придется тащить в салон. В «Надежде» места меньше, чем в малютке «Оке». Правда, сиденья здесь раскладываются, превращая легковой автомобиль в грузопассажирский. Проделав эту операцию лишь единожды, я искренне посочувствовал будущему владельцу. Фиксаторы заедают, да и поднять три сиденья одновременно – задача не из легких.

Багажное отделение «Надежды» и «Баргузина» закрывает дверь с газовыми упорами – поднять внушительную створку сможет даже изящная барышня. Такая конструкция для этих автомобилей, пожалуй, удобнее, чем распашные двери – на пикнике откинутая крыша укроет от непогоды или палящего солнца. Главное – вовремя менять упоры.

СЕМЕРО ПО ЛАВКАМ

На «Баргузине» тянет отправиться в долгое путешествие или, на крайний случай, выехать за город теплой компанией. В «Надежду» лучше загружать уже нагулявшихся (читай, непривередливых) людей и везти их на небольшие расстояния. Не согласны? Прошу в салоны!

Усаживаясь за руль «Баргузина», вспоминаешь его родственников – ногу задираешь высоко, сидишь по-автобусному, назад смотришь в большие грузовые зеркала. Впрочем, человек с достаточным

БУДУЩИМ ВЛАДЕЛЬЦАМ ГАЗ-2217 И ВАЗ-2120

Заводская гарантия – 30 тыс. км или 1 год для «Баргузина» и 35 тыс. км или 2 года для «Надежды». Стоимость нормочаса на ремонтные работы в Москве – 300–400 рублей для ГАЗ-2217, для ВАЗ-2120 – в полтора раза выше. ТО-1 (2 тыс. км) в столице стоит в среднем 4000 и 6000 рублей соответственно, ТО-2 (10 тыс. км) – 3800 и 4000 рублей, ТО-3 (20 тыс. км) – 6000 рублей. У «Баргузина» существует еще одно промежуточное ТО на 1 тыс. км – 800 рублей.



В выпускной системе 2,5-литрового шестнадцатиклапанного двигателя «Баргузина» установлен каталитический нейтрализатор.



Увы, другого места для пятого колеса в «Баргузине» нет. Не исключено, что часть багажа перекочует в салон, благо там достаточно места.



Моторный отсек «Надежды» – ужас ремонтника. Мало того, что тесный, так еще и крышка капота открывается на больно скромный угол.



В грузопассажирском варианте в салоне «Надежды» можно перевозить предметы длиной около 2 метров.



легковым опытом серьезных неудобств не испытает. Но управлять «Надеждой» ему будет безусловно проще – мини-вэн по характеру ближе к легковушке. В первую очередь, легче ориентироваться в плотном городском потоке и парковаться на тесных стоянках. Хотя зеркала для такого автомобиля явно маловаты, их сложно отрегулировать из салона (рычаг упирается в обшивку), а правое частично перекрывает рамка двери.

Общий недостаток – неудобный педальный узел. В «Надежде» сцепление можно выжать только носком, а в «Баргузине» нет площадки для левой ноги. В достоинства запишем регулировку рулевых колонок – правда, диапазон маловат.

По качеству сборки и дизайну интерьера ГАЗ-2217 на голову выше «Надежды». Вполне современная, аккуратно собранная, двухцветная приборная панель автобуса против морально устаревшего, безвкусного, перекошенного «торпедо» мини-вэна. На «Баргузине», как на всех современных моделях, отоплением и вентиляцией управляют тремя ручками-крутилками. В «Надежде» – архаичные ползунки; разобраться, как направить воздух на стекла или в ноги, без инструкции невозможно.

Чтобы «Баргузин» бибикнул, нужно потянуть на себя подрулевой переключатель – непривычно! В салоне «Баргузина» я насчитал шесть громкоговорителей. Будущий владелец сэкономит на аудиоподготовке, потратившись лишь на магнитолу.

Сзади – пять кресел с подлокотниками, расположенных друг против друга, шестой пассажир сидит рядом с водителем. Посередине удобный складной столик с подстаканниками, отделениями для авторучек и индивидуальным освещением. На потолке четыре ярких светильника с люминесцентными лампа-

товар сертифицирован



В «Баргузине» хочется жить. Все сиденья с ремнями безопасности, поясными или трехточечными.





В тесноте, да не в обиде. Всемером уместиться в «Надежду», конечно, можно, но люди должны быть в меру упитанные и непривередливые. Пристегнуться тоже смогут все.







ми, в ногах дополнительный обогреватель, на окнах занавески... только герани не хватает! Когда за окном -10°С, внутри спокойно сидишь без верхней одежды, хотя «печка» работает вполсилы. Но стоит заглушить мотор, как тепло мгновенно улетучивается через плохонькие уплотнители.

Во втором и третьем рядах «Надежды» тоже усядутся пятеро, но поедут они не так комфортно. Два задних кресла, скорее, детские. И за передними сиденьями места не так уж много, а крайние пассажиры ростом под 180 см подпирают потолок. Две слабенькие лампочки не мешают дремать, правда, если за окном не очень холодно – дополнительная «печка» не такая жаркая, как в «Баргузине». Впрочем, летом в «Надежде» тоже несладко – опустить можно только передние стекла.

ДОРОЖНЫЕ ЗАМЕТКИ

Несмотря на общие корни с полуторкой, в поведении «Баргузина» проскакивают и легковые замашки, например, небольшие крены в поворотах. Вполне комфортная и энергоемкая передняя подвеска, а вот задняя могла быть и помягче: на неровностях корму заметно переставляет. «Надежда» по характеру ближе к легковому автомобилю, однако до идеалов управляемости и комфорта ей далеко. Все-таки в основе – шасси «Нивы», пригодное не только для шоссе, но и для бездорожья.

На заснеженной и обледенелой дороге задние колеса «Баргузина» даже в безобидных ситуациях начинают буксовать. Положение немного поправят зимние шины и пассажиры, «догружающие» ведущую ось. Но конкурировать с полноприводной «Надеждой» на скользком покрытии автобус все-таки не может. Правда, в автосалонах встречаются и «баргузины» в исполнении 4х4. Но эти версии заметно дороже, выпускают их совсем небольшими партиями.

НАЗЫВАЙТЕ ПО ИМЕНИ

Отечественные автомобили отличают, как правило, по индексам. Даже тех, у кого было имя, все равно презрительно называли числительными, например, «шестерка», «восьмерка». Наши дуэлянты – исключения из правил. Последовательности букв и цифр фигурируют лишь в документах, в разговоре «Соболь» с низкой крышей с самого рождения стали называть «Баргузином», а полноприводный мини-вэн из Тольятти – «Надеждой». Увы, эти симпатичные имена на самих машинах не найти.

РЕЗЮМЕ ГАЗ-2217 «Баргузин» – замечательный автомобиль для отдыха... если вы не владелец и не за рулем.



Хорошая маневренность, теплый и удобный салон, неплохая динамика, Евро II.

Нечеткая работа гидроусилителя руля, негерметичный кузов, повышенный шум трансмиссии.



РЕЗЮМЕ ВАЗ-2120 «Надежда» – автомобиль на каждый день для большой семьи… пока дети не подрастут или благосостояние не улучшится.



Хорошая проходимость, трансформируемый салон, Евро II.



Затруднен доступ к многим узлам и агрегатам, тесный и гремучий салон, повышенный шум.

База у «Баргузина» на 60 мм длиннее, чем у «Надежды», однако маневрировать на микроавтобусе проще – радиус поворота почти на два метра меньше! Гидроусилитель ВАЗ-2120 точно понимает желания водителя, у ГАЗ-2217 все не так хорошо. При парковке крутить баранку одно удовольствие, но двигаясь по прямой, постоянно подруливаешь.

Разгоняются машины почти одинаково – ну, может, «Надежда» чуть резвее. Зато по эластичности 2,5-литровый двигатель ЗМЗ-4052 даст фору мотору ВАЗ-2130 объемом 1,8 л – переключаться на тольяттинском мини-вэне приходится чаще. «Нивовская» коробка уже с первых километров хрустит при переключениях и подвывает в унисон другим узлам трансмиссии. «Баргузин» ведет себя тише; справедливости ради отметим, что вариант 4х4 мы не слушали. У ГАЗ-2217 немного урчит задний мост, но основную скрипку играет выпускная система.



В «Надежде» запаска расположена под полом по правому борту. Чтобы ее снять, нужен баллонный ключ. Главное, чтобы машина не лежала на брюхе.

По результатам теста «Баргузин» кушает топлива в среднем на литр больше «Надежды». Если серьезно присматриваетесь к одной из машин, прикиньте и другие расходы – стоимость техобслуживания и запчастей. Учтите, что «Надежда» все-таки мелкосерийный автомобиль, потому некоторые детали (в частности, «железо») в цене – и в дефиците. А уж со сборкой и качеством комплектующих – как повезет. На тестовой «Надежде», например, не работали датчик бензина и задний дворник, у «Баргузина» понадобилось подтянуть крепление щеток стеклоочистителя.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ГАЗ-2217-404 «БАРГУЗИН»	ВАЗ-2120 «НАДЕЖДА»
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4880	4235
ширина	2075	1800
высота	2100	1690
Радиус поворота, м	5,5	н.д.
Снаряженная масса, кг	2130	1450
Полная масса, кг	2800	2050
Время разгона 0-100 км/ч, с	н.д.	24
Максим. скорость, км/ч	150	134
Топливо	АИ-92	АИ-92
запас топлива, л	70	65
Расход топлива, л/100 км:		
при 90 км/ч	н.д.	10,3
при 120 км/ч	н.д.	11,8
городской цикл	н.д.	12,3
Кузов		
Кол-во дверей/мест	4/7	4/7
Объем багажника, л	н.д.	100/420/850
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	8
Рабочий объем, см^3	2464	1774
Степень сжатия	9,3	9,5
Мощность, кВт/л.с.	103/140	66/89
при об/мин	н.д.	5400
Крутящий момент, Н·м	208	140
при об/мин	4200	3400
Трансмиссия		
Тип	задне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	M5	M5
Размер шин	215/65R16	175/80R16

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ, РУБ.

	ГАЗ-2217	ВАЗ-2120
Стекло ветровое	1500	2200
Фара	3000	1400
Капот	1900	6300
Крыло переднее	600	2200
Бампер	2200	1700
Амортизатор передний	700	250
Тормозные колодки передние (комплект)	250	120
Глушитель	700	1500

При равной вместимости автомобили заметно отличаются по назначению. В поисках комфорта вы остановите выбор на «Баргузине». А иной смирится с тесным и неудобным салоном «Надежды», помня о ее проходимости. У каждого свои достоинства и, увы, общие недостатки. Отчасти их объясняет главный плюс: самая доступная новая иномарка такого класса дороже, чем «Надежда» и «Баргузин», вместе взятые.

Автомобили на тест предоставлены: «Надежда» – «ЛАДА НА «ВАРШАВКЕ», тел. (095) 542-43-43. «Баргузин» – «ИРИТО», тел. (095) 956-60-60, 150-42-36.



VOLKSWAGEN TOUAREG

3,2 л, 241 л.с., автоматическая 6-ступенчатая коробка передач, индивидуальная комплектация, $68 700.

NISSAN PATROL

Турбодизель 3,0 л, 160 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Elegance, $53 300.

ВЕК НЫНЕШНИЙ И ВЕК МИНУВШИЙ?

Анатолий Фомин. Фото: Константин Якубов

Вы не помните, кто впервые поделил вседорожники на «настоящие» и «паркетные»? А кто обогатил русский язык словом «джип»? Сегодня автомобили меняются слишком быстро – язык и терминология за ними не поспевают. «Настоящий» вседорожник теперь не «Виллис» или УАЗ, но, несомненно, солидный автомобиль с рамой, зависимыми подвесками спереди и сзади, вместительным кузовом и, пожалуй, дизельным двигателем. Такой, как «Ниссан-Патруль».

Но нынче стали популярны иные решения: постоянный полный привод, независимая подвеска всех колес, пневматические стойки для изменения дорожного про-



LAND ROVER DISCOVERY 3

Турбодизель 2,7 л, 190 л.с., автоматическая 6-ступенчатая коробка передач, комплектация SE, $63 000.

света, несущий кузов и трансформируемый салон. По этому пути пошли «Фольксваген-Туарег» и «Ленд-Ровер Дискавери 3», хотя в последнем не отказались от отдельной рамы. Неужели время классических вседорожников истекло?

NISSAN PATROL – ИСТОРИЧЕСКОЕ НАСЛЕДИЕ

Автомобиль недавно опять поменял внешность, но его сущность осталась прежней. Водителю «Патруля» не придется обращаться к электронным устройствам – передний мост и пониженная передача включаются дополнительным рычагом на трансмиссионном тоннеле. Даже автоматические муфты передних колес имеют положение принудительной блокировки – любая автоматика может замерзнуть, сломаться и не сработать по десятку причин, а с механикой в любом случае не останешься без полного привода.

В заднем мосту тоже механическая блокировка – никаких дифференциалов повышенного трения, способных только на дорожные «подвиги». Она «по определению» нужна на длиннобазных вседорожниках, склонных к диагональному вывешиванию. Впрочем, вывесить «Патруль» не так уж просто – отсоединяемый стабилизатор поперечной устойчивости придает дополнительную «степень свободы» заднему мосту, но лишь до 20 км/ч – до тех пор, пока это не влияет на управляемость.

Зимние московские улицы расчищены, но во дворах лежит снег и раскатаны ледяные колеи. Выезд на улицу с оживленным движением выполняем на заднем приводе – с жестко подключенным передним плохо дается поворот под прямым углом на твердом покрытии. Разрыв между машинами в потоке велик, но не настолько, чтобы медлить.

Задние колеса срываются в пробуксовку, но вместо резвого старта «Патруль» лениво выползает на дорогу. Отказываться от маневра уже поздно – мысленно приношу извинения тем, кто вынужден был притормозить. В следующий раз будем стартовать на полном приводе. Кстати, дилемма «полный или задний» еще



NISSAN PATROL



Радиатор охлаждения наддувочного воздуха сверху, подальше от воды, грязи, соли и камней.



Величина багажного отсека со сложенными сиденьями устроит любого.

NISSAN PATROL

- Шестое поколение автомобиля выпускают с 1999 года. Последняя модернизация – в 2004 году.
- Двигатели: бензиновый 4,8 л (245 л.с.), турбодизель 3,0 л (160 л.с.)
- Коробки передач: 5-ступенчатая автоматическая для бензинового двигателя, 4-ступенчатая автоматическая и 5-ступенчатая механическая для дизеля.
- Комплектации: Luxury и Elegance.
- Цена: $50 300–63 500.

раз встанет на шоссе, когда между раскатанными полосами асфальта придется преодолевать высокий бруствер из снега, выходя на обгон.

Несмотря на солидный размер, «Ниссан-Патруль» уверенно чувствует себя на городских улицах: радиус поворота невелик, а внушительный прямоугольный капот дает водителю четкое представление о габаритах. Обзор назад хуже – стеклоочиститель есть только на одной створке двери, а очищаемый им сектор невелик.

Внушительные габариты «Патруля» не гарантируют простора на рабочем месте. Крупный и плечистый водитель поместится здесь без особого комфорта. Сиденье до упора назад, но плечо уперто в стойку кузова – так выглядит посадка человека ростом 195 см и весом 130 кг. Водителю 185/100 получше, хотя и он жалуется на тесноту. Лишь «стандартный» 176/72 размещается без замечаний. Немудрено – кузов разработан почти десять лет назад.

При солидном весе «Ниссан-Патруль» способен резво разгоняться. Но раскручивать двигатель выше 4000 оборотов нет никакого смысла, ускорение ослабевает задолго до этой черты. Ошибиться с выбором передачи трудно – у рычага большой ход и четкое включение, правда, быстро переключиться не так-то просто. На обледенелой дороге «Ниссан» в заднеприводном варианте легко срывается в занос при резкой подаче газа. Но благодаря длинной базе и большой массе процесс развивается медленно, и его легко погасить в самом начале. С подключенным передком «Патруль» приобретает устойчивость локомотива и его же неповоротливость – стандартное поведение для машины без межосевого дифференциала.

Про феноменальную энергоемкость подвесок «Ниссана» было сказано немало. При этом автомобиль не кажется жестким, хотя для самых суровых дорожных волн хватает доли его способностей. Впрочем, от ощущения неподрессоренных масс никуда не деться, и сотрясения мостов на грубых выбоинах ощущаются буквально телом. К счастью, до рук водителя эти колебания не доходят – их гасят гидроусилитель и демпфер в рулевом управлении.

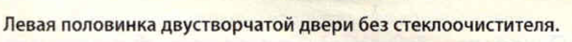
Засыпанная 40-сантиметровым слоем снега дорога, по которой никто не ездил с осени, ждет, пока мы оценим проходимость машины. Преодолеть целину на первой пониженной передаче не получается – зарываемся. На второй дело идет лучше, если поддерживать обороты двигателя между 2500 и 3500. Стоит провалить обороты, как дизель с механи-



Кожа, деревянная отделка и люк в крыше – отличие комплектации «Элеганс».

Сзади удобно не только троим, но и вдвоем неплохо.





Левая половинка двустворчатой двери без стеклоочистителя.



Руль с деревянной отделкой оказался не слишком скользким.

Левая кнопка позволяет «греться на месте». Современные дизели слишком «холодные», чтобы обогреть салон на холостом ходу.

РЕЗЮМЕ Nissan Patrol – непревзойденный автомобиль для тяжелых дорог и не самый плохой «дальнобойщик». Но все же посмотрите машину с «автоматом»…

+ Проверенная конструкция, просторный салон, большой багажник, высокая проходимость, защищенные агрегаты, большая энергоемкость и ходы подвески, богатая стандартная комплектация.

– Ограниченная плавность хода, подключаемый полный привод, неоптимальная характеристика двигателя, плохой обзор назад, отсутствие «рабочей» комплектации на российском рынке.

ческой коробкой передач вязнет, вынуждая отступать и вновь пробивать дорогу. Более рыхлый снег позволяет перейти на третью передачу и двигаться заметно быстрее. В самых глубоких местах блокируем задний дифференциал и опять бьем колею – толкать перед собой внушительный вал снега автомобилю не по силам. В таких условиях бампер выступает своеобразным индикатором – если снег лежит выше номерного знака, преодолеть его невозможно в любом режиме.

Попытка въехать «с разгона» – и... машина накрепко садится, упорно буксуя тремя колесами (в переднем мосту нет блокировки). Но проблем с вытаскиванием не возникло – сзади прекрасная буксирная проушина, спереди под бампером мощный крюк.

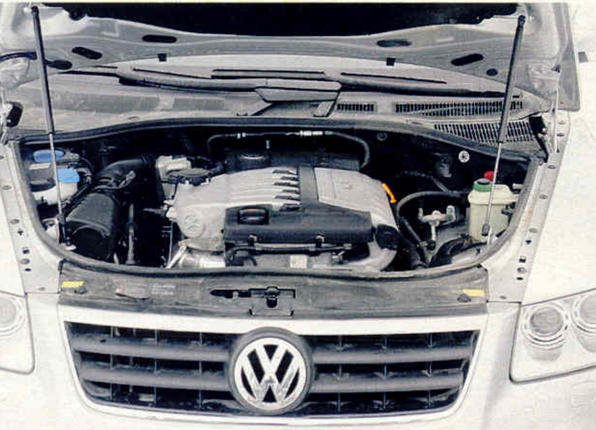
VOLKSWAGEN TOUAREG – ТОРЖЕСТВО ТЕХНОЛОГИЙ

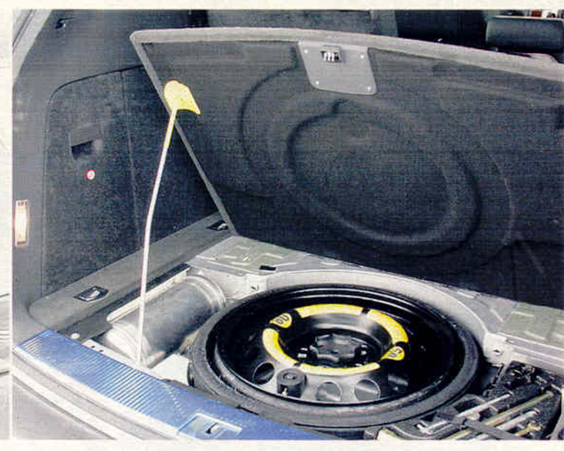
Первым делом кузов в верхнее положение – и под машину. Неужели дорожный просвет 300 мм? Что там говорил (правда, по другому поводу) Станиславский? Результат интересный – по центру машины под вогнутым щитком, защищающим от грязи моторный отсек, действительно 300 мм, но под лонжеронами – 275. Секрет прост – по немецким стандартам дорожный просвет измеряют на дуге, соединяющей колеса и нижнюю часть машины. У нас же засчитывается любая деталь, расположенная от колеса дальше 100 мм, так что официальными будем считать 275 мм. Впрочем, и это здорово! Углы въезда и съезда тоже немалые.

Строго говоря, «Фольксваген-Туарег» с обычной и пневмоподвеской – два совершенно разных автомобиля. Последний умеет регулировать дорожный просвет, поддерживать уровень кузова вне зависимости от нагрузки, а также менять демпфирование амортизаторов (положения «спорт»/«комфорт»/«авто»). Различия в настройках легко ощутимы: в комфортной машина не обращает внимания на мелкие неровности, но с заметным запаздыванием реагирует на руль. Спортивные – заставляют «Туарег» копировать профиль дороги, но прибавляют отзывчивости. Однако самое главное – возможность регулировки дорожного просвета



VOLKSWAGEN TOUAREG


Рядно-V-образная бензиновая «шестерка» VR6 с углом развала цилиндров 15 градусов – базовый мотор.


Эта запаска при накачивании увеличивает наружный диаметр в полтора раза!

VOLKSWAGEN TOUAREG

- Выпускается с 2002 года.
- Двигатели: бензиновые 3,2–6,0 л (241–450 л.с.), турбодизели 2,5–5,0 л (174–313 л.с.).
- Коробки передач: 6-ступенчатая механическая (для 3,2 л и 2,5d), в остальных случаях 6-ступенчатая автоматическая.
- Комплектации: индивидуальный выбор.
- Цена: от $47 000.

в пределах 140 мм (+85 мм/ –55 мм). Это дает хорошую прибавку проходимости и даже выигрыш в «максималке» – автомобиль с пневмоподвеской быстрее своего «пружинного» собрата с таким же мотором на 5 км/ч – за счет «приседания» на большой скорости.

Для этого теста мы хотели заполучить 2,5-литровую дизельную машину с пневмоподвеской, но раздобыть такую не смогли. При выборе «пневмоподвеска или дизель?» интереснее показалась подвеска. Формально дизельный «Туарег» самый доступный, но стоимость дополнительного оборудования для такой машины выше, чем для бензиновой. Так, самая дорогая позиция – пневматическая подвеска с регулированием дорожного просвета – для дизельной машины стоит $3530 против $3240 для бензиновой. Не случайно бензиновый V6 стал фаворитом у покупателей.

Интерьер «Туарега» по-немецки строг и безукоризненно функционален. Диапазон регулировки сидений подойдет обладателям самых внушительных фигур, и при этом конструкторы не пожертвовали простором на заднем сиденье. Правда, в отличие от своих конкурентов, «Фольксваген» не предлагает семиместного варианта.

Пересев за руль «Туарега» с малолитражки, его солидность вы чувствуете в каждом движении, но на фоне соперников он представляется вполне легковым, невзирая на 2,3 тонны снаряженной массы. Ведь соперники перевалили за 2,5 тонны!

«Фольксваген» не огорчил на скользкой трассе. При упражнениях на управляемость встроенная ESP не позволяла развиваться заносу, успешно «заправляя» нас в поворот выборочным притормаживанием колес. Впрочем, и с отключенной электроникой вполне можно порезвиться. Только стоит помнить, что боковое скольжение вовсе не чуждо солидному автомобилю.

Время «поднимать целину» пришло и для «Туарега» – выбираем пониженную передачу с блокировкой межосевого дифференциала, подвеску – в положение «OFF ROAD». Теперь под защитой моторного отсека 255 мм.

В одинаковых с соперниками условиях «Туарег» неплохо подвигается вперед, лишь изредка требуя вернуться, чтобы с разгона преодолеть участок более глубокого снега. Действуем аккуратно – проблем не возникает, а вот если разогнаться поболее, то своим ходом «Туарег» вернуться не может. Но хватать трос и лопату еще рано – переводим подвеску в самое верхнее положение и освобождаемся без посторонней помощи.

«Автомат» с ручным режимом в снегу на благо – можно точно подобрать режим движения в зависимости от сопротивления. Вынужденный двигаться на заранее выбранной передаче «Патруль» не поспевает.



Кожано-деревянный интерьер – обязательный элемент дорогого вседорожника?

Среднее место на заднем сиденье не совсем полноценное, хотя ширины хватает.



Высокое положение подвески сказывается на плавности хода.



Стекла приборов, не упрятанных в глубокие колодцы, с антибликовым покрытием.

Круглые рукоятки по бокам – управление режимами трансмиссии и подвески.

РЕЗЮМЕ Volkswagen Touareg – мастер на все руки. Хорош в городе, на шоссе и не пасует на бездорожье. Интересно, насколько он надежен?

(+) Отличное поведение на дороге, регулируемые плавность хода и просвет, индивидуальная комплектация, отличная работа шестиступенчатого «автомата», высокая проходимость по снегу и колее.

(–) Крайне дорогое дополнительное оборудование, нет полноразмерной запаски, ограниченные возможности трансформации салона, скромная базовая комплектация.

LAND ROVER DISCOVERY 3 – ДОЛОЙ ТРАДИЦИИ!

Конструкция долгое время строилась на том же шасси, что и «Рейндж-Ровер» первого поколения – массивная рама, двигатель V8, ведущий родословную от «Бьюика», зависимая подвеска и колесная база в 100 дюймов. Английская школа вседорожников имела свои каноны – блокировка только межосевого дифференциала и огромные ходы колес. Не будет большим преувеличением сказать, что первые «дискавери» могли скрещивать оси почти под 45 градусов. Правда, на шоссе они демонстрировали отнюдь не блестящие манеры.

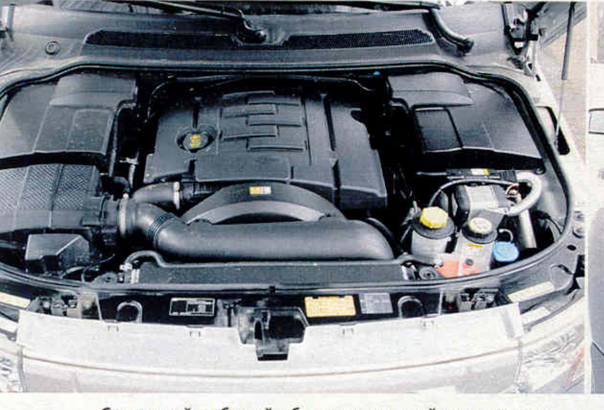
Сегодня хозяин «Ленд-Ровера» – «Форд», и нынешний «Дискавери» уподобился по конструкции большим вседорожникам «Эксплорер» и «Экспедишн» – у него отдельная рама с независимой подвеской колес. На разработку третьего «Дискавери» было потрачено более 1 млрд. долларов. Ставилась задача не просто перенести «лендроверовский» стиль на новую платформу, но и подготовить базу для новых разработок компании.

Внешность «Дискавери 3» разительно контрастирует с большинством одноклассников: большие плоские поверхности, строгие линии и грани – стиль «техно» в своем лучшем проявлении. Его достоинство – долговечность: даже через десяток лет автомобиль останется оригинальным и запоминающимся. При этом все фирменные элементы «Ленд-Ровера», включая ступенчатую линию крыши, сохранены.

Внутри стало больше логики, но «Ленд-Ровер» так же узнаваем. «Командирская» посадка, пухлый (даже чрезмерно) «бублик», множество полочек и карманов на передней панели…. У водительского кресла не самая большая регулировка по длине, но огромная по высоте – даже при скромном росте можно подпереть головой потолок. Подушка сиденья слиш-



LAND ROVER DISCOVERY 3



Скромный рабочий объем дизельной «шестерки» с лихвой искупается ее мощностью.



С полностью сложенными сиденьями получается ровный пол.

LAND ROVER DISCOVERY 3

- Модель «Дискавери» появилась в 1989 году, с 1998-го выпускали второе поколение, третье дебютировало весной 2004 года в Нью-Йорке.
- Двигатели: бензиновый 4,4 л (295 л.с.), турбодизель 2,7 л (190 л.с.).
- Коробки передач: 6-ступенчатая механическая (только с дизелем) или 6-ступенчатая автоматическая.
- Варианты комплектации: S (только для дизеля), SE и HSE.
- Цена: $52 900–$71 900.

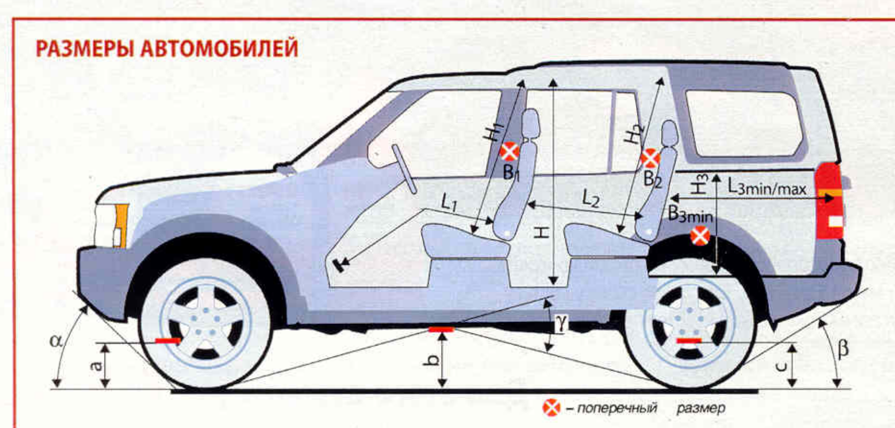
ком горизонтальна – при высокой посадке с нее сползаешь. Зато обзор великолепен.

На ходу «Дискавери» привлекает не только хорошей, несмотря на массу, динамикой, но и неожиданно тихим двигателем. Догадаться, что под капотом дизель, можно лишь при его пуске или снаружи автомобиля (по шильдику). Мотор в сочетании с шестиступенчатым «автоматом» отменно справляется и с оживленным городским движением, и с обгонами на трассе. Электронная система стабилизации DSC помогает сохранять курсовую устойчивость. Для прохождения поворотов в заносе ее можно отключить, но полного контроля над тягой это не дает.

Вообще комфорт – ключевое слово в характеристике «Дискавери». Автомобиль построен не на потеху водительскому тщеславию, а для перемещения из одного пункта в другой. Что если мы проложим этот путь не по асфальту?

В «приподнятом настроении» дорожный просвет «Дискавери 3» ограничен 230 мм под выпускной системой близ задних колес. Низко висит и

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ



Модель	NISSAN PATROL 3,0D	VOLKSWAGEN TOUAREG 3,2V6	LAND ROVER DISCOVERY 3
L_1	910–1095	895–1140	915–1105
L_2	665–895	610–870	630–875
L_{23}	615	–	615
H	1170	1180	1205
H_1	970	1030	1020
H_2	945	980	1030
H_{23}	925	–	980
B_1	1495	1475	1505
B_2	1500	1470	1505
B_{23}	1500	–	1090
$L_{3\,min\,(*)-max}$	350/1130/1870	980/1660	300/1100/1900
$B_{3\,min}$	820/1120**	1155	1090
H_4	505/1035	880	460/1030

** Со сдвинутыми вперед сиденьями второго ряда.*

*** Без сидений третьего ряда.*



Изнутри стиль «Ленд-Ровера» столь же узнаваем.

Третий ряд – не третий класс. Здесь помещаются и взрослые.



Асимметричное оформление задка «Дискавери 3» абсолютно невозможно перепутать с другим автомобилем.

Этот «англичанин» решил беседовать с нами по-немецки.

Пульт управления трансмиссией «Террейн-Респонс».

РЕЗЮМЕ Land Rover Discovery 3 – легенды сданы в библиотеку. Но стиль точно доживет, пока вседорожники в Европе не запретят окончательно…

➕ Высокая плавность хода, просторный трансформируемый салон, низкий уровень шума, запоминающаяся внешность, мощный тяговитый дизель, хорошая обзорность.

➖ Слабое реактивное действие на руле, неинформативные педали, недостаточный дорожный просвет, значительные крены в повороте, раскачка на неровностях, сложное управление трансмиссией.

полноразмерное запасное колесо, зато под передней осью внушительные 270 мм. В среднем положении подвески дорожный просвет «Ленд-Ровера» всего 185 мм – не густо!

Снежная целина дается «Дискавери» с трудом – он вполне способен двигаться по колее, проложенной соперниками, но проложить собственную – непосильная задача. Попытка вырваться в лидеры с разгона также обречена на провал. Обратно в колею – только на тросе. Кстати, прицепить его не просто – буксирные проушины скрыты под пластмассовыми крышками с вращающимися фиксаторами. Отвернуть их можно отверткой или монетой, но на морозе два фиксатора мы сломали…

Изюминка полноприводной трансмиссии «Дискавери» – в системе «Террейн-Респонс»: она автоматически подстраивает работу трансмиссии под разные условия: асфальт, снег/лед, грязь, песок, пересеченная местность. Кстати, что включать в снежной целине по колено, догадаетесь? Песчаный режим! Именно он лучше других позволяет двигаться с контролируемой пробуксовкой. При этом на приборной доске появится предупреждение и пожелание воспользоваться соответствующим уровнем подвески, прямой или пониженной (2,93!) передачей. Вы все еще считаете, что это проще двух рычагов и пары кнопок?

Насыщенность электроникой приветствуется, но пока в программном обеспечении машины явно водятся «глюки». В нашем экземпляре автоматические щетки стеклоочистителя не желали выключаться до полной остановки автомобиля, а буксование в снегу зажгло сигнализацию неисправности двигателя, которая, впрочем, через час погасла…

Отдельного рассказа требует салон «Дискавери» – возможности трансформации так многообразны, что даже простое перечисление займет слишком много места. Вкратце – сиденья не только третьего, но и второго ряда полностью или индивидуально складываются, образуя плоский пол. Нарекания скорее связаны с контуром сидений и небольшой высотой подушек. Их трудно объяснить, поскольку размеры салона и дверных проемов ог-



Попытка «Дискавери» вырваться в лидеры по освоению целины завершилась буксировкой.

раничений не накладывают. Предусмотрено даже место для скручивающейся в рулон багажной полки.

ВВЕРХ ДНОМ

Итак, «Ленд-Ровер» окончательно стал аристократом, «Ниссан-Патруль» в глубоком снегу уступил «Фольксвагену-Туарег»... Что делать настоящему джиперу – стреляться? Приобретать «УАЗ-Патриот»? Нет, жизнь не закончена, пока не исчезли железные бамперы с лебедками, проставки, высокие пружины, длинные амортизаторы и зубастые «тридцать третьи» колеса. Догадываетесь, кому из троицы подойдет этот «наряд»? □

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ*

Модель	NISSAN PATROL 3,0D	VOLKSWAGEN TOUAREG 3,2V6	LAND ROVER DISCOVERY 3
Просвет, мм**			
a	225	275	270
b***	265	370	275
c	220	300	230
Угол, град.			
α	33	33	35
β	28	32	25
γ	27	29	28

** В снаряженном состоянии. ** В верхнем положении пневмоподвески. *** Нижняя точка в пределах базы.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	NISSAN PATROL 3,0D	VOLKSWAGEN TOUAREG 3,2V6	LAND ROVER DISCOVERY 3
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	2552	2330	2575
Нагрузка на ось, кг (%):			
переднюю	1331	1218	1262
заднюю	1221	1112	1313
Дорожный просвет*, мм	220	275	230

** В верхнем положении для регулируемой подвески.*

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Модель	NISSAN PATROL 3,0D	VOLKSWAGEN TOUAREG 3,2V6	LAND ROVER DISCOVERY 3
Противотуманные фары	•	•	•
Центральный замок	•	•	•
Электростеклоподъемники (передние/задние)	•/•	•/•	•/•
Регулировки рул. колонки (высота/длина)	•	•/•	•/•
Электрозеркала	•	•	•
Эл. обогрев зеркал	•	•	•
Подогрев сиденья	•	•	•
Климатическая установка	•	•	•
Подушки безопасности (фронтальные/боковые)	•/•	•/•	•/•
Аудиоподготовка	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Разрезное заднее сиденье	•	•	•
Полноразмерная запаска	•		•

Автомобили на тест предоставлены:
«Ниссан-Патруль» – ООО «НИССАН МОТОР РУС», тел. 961-21-31;
«Фольксваген-Туарег» – «РУС-ЛАН», тел. 431-31-22;
«Ленд-Ровер Дискавери 3» – «МУСА МОТОРС», тел. 785-11-11.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	NISSAN PATROL 3,0D	VOLKSWAGEN TOUAREG 3,2V6	LAND ROVER DISCOVERY 3
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	5095	4754	4835
ширина	1940	1928	2009
высота	1855	1703	1837
база	2970	2855	2885
колея спереди	1605	1653	1605
сзади	1625	1665	1612
Радиус поворота, м	6,1	5,8	5,9
Снаряженная масса, кг	2495	2214	2504
Полная масса, кг	3200	2945	3180
Время разгона 0-100 км/ч, с	15,2	9,8	12,8
Максим. скорость, км/ч	160	211	180
Топливо	дизельное	АИ-95	дизельное
Запас топлива, л	95	100	88
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	8,8	10,6	8,7
городской цикл	14,3	18,5	13,2
смешанный цикл	10,8	13,5	10,4
Кузов			
Конструкция	рамная	несущий кузов	рамная
Кол-во дверей/мест	5/7	5/5	5/7
Объем багажника (VDA), л	183/668/2287	555/1570	280/1192/2558
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4	V6	P4
Число клапанов	16	24	24
Рабочий объем, см^3	2953	3189	2720
Степень сжатия	17,9	10,8	18,0
Мощность, кВт/л. с.	118/160	177/241	140/190
при об/мин	3600	6200	4000
Крутящий момент, Н·м	380	310	440
при об/мин	2000	3200	1900
Трансмиссия			
Тип	полноприводная, подключаемый передний мост без межосевого дифференциала	полноприводная, постоянный полный привод с блокируемым межосевым дифференциалом	
Коробка передач	M5	A6	A6
Передаточные числа:			
I	4,56	4,15	4,17
II	2,62	2,37	2,34
III	1,59	1,57	1,52
IV	1,00	1,16	1,14
V	0,84	0,86	0,87
VI	–	0,69	0,69
з. х.	4,24	3,39	3,40
Главная передача	4,38	4,56	3,54
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	зависимая пружинная, на продольных рычагах с тягой Панара	независимая пневматическая, на двойных поперечных рычагах	
сзади	зависимая пружинная, на продольных рычагах с тягой Панара	независимая пневматическая, многорычажная	
Рулевое управление	винт – шариковая гайка с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	
Тормоза	дисковые вентилируемые		
Размер шин	275/65R17	235/65R17	255/60R18
Безопасность			
Активная	ABS	ABS, ESP, ASR, EDS	ABS, EBA, DSC, EPB, ARM
Пассивная	передние и боковые подушки безопасности		

«ВОЛГА-ВОЛГА»

Алексей Липман. Фото: Александр Кульнев

В Нижнем Новгороде не оставляют попыток превратить «Волгу» в лимузин. Перед нами – очередная версия, созданная местной фирмой РИДА.

Сначала «Волгу» пытались растягивать за счет вставки в зоне средней стойки. Это позволило избежать переделки самых сложных в кузовном производстве парных элементов – дверных проемов и самих дверей. Однако полученный таким способом гибрид покупателям не понравился – смахивал на катафалк.

Вторая версия выглядела гораздо изящнее, поскольку прибавка пришлась на заднюю дверь (ЗР, 2004, № 8). А с появлением рестайлинговой ГАЗ-31105 РИДА решила показать мастер-класс, создав стретч, одинаково комфортный и для пассажира, и для водителя.

С этой целью переделали обе двери – и передняя, и задняя вытянулись на 150 мм каждая. Результат впечатляет – сохранив родовые черты, лимузин приобрел налет аристократизма. К сожалению, внутреннее убранство, на наш взгляд, этому облику не соответствует. Обилием разноцветной кожи, бархата и дерева салон напоминает кочевую кибитку знатного цыгана. Помнится, интерьер престижной «Чайки» был много скромнее, но изящнее. Впрочем, от детских болезней страдают все. Главное – вовремя выздороветь.

Длинная РИДА (это уже не ГАЗ – пройдя сертификацию, автомобиль получил индекс РИДА-3119) – явная удача дизайнеров, полноценный представительский автомобиль. Немалую роль сыграли цельные (без доморощенных вставок) боковые стекла. Единственное, пожалуй, излишество – «мерседесовская» решетка радиатора. Пора найти собственное лицо.



Главный человек в лимузине – пассажир. К его услугам климат-контроль и телевизор. Удивило одно: куда делись ремни безопасности?



Личины дверных замков «Солекс» отмычкой вряд ли возьмешь. Код состоит из ста тысяч (!) комбинаций.



Искусственная (немецкая или итальянская!) кожа на крыше эффективно гасит вибрации, но отвратительно моется.



СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ

Анатолий Фомин, Юрий Нечетов. Фото: Анатолий Фомин

Может, вы помните наши «зимние каникулы» в прошлом году (ЗР, 2004, № 3)? Тогда маршрут пролег, скорее, на восток, чем на север, – там зимой холоднее всего. Теперь – строго на север. На Кольском полуострове не слишком холодно, зато снежно и темно. Полярная ночь – с декабря до середины января. Вот и узнаем, каковы здесь дороги зимой, темна ли полярная ночь, насколько надежны «Рио» и «Акцент». А если повезет, увидим северное сияние.

ТРУДНЫЕ КАНИКУЛЫ

Цель первого дня – Петрозаводск, точнее, небольшой поселок Пряжа. Обычно питерская трасса день и ночь забита фурами, но нынче по новому закону год начался со всероссийских каникул. Отдыхают широко – количество пьяных пешеходов и водителей превосходит все мыслимые пределы. Один «ас» под Валдаем лихо свернул со встречной налево, проскочив между нашими машинами. Очень хочется польстить себе – мол, от неминуемого столкновения спас многолетний опыт и готовность к подобной ситуации. Нет – это лишь счастливая случайность. В другой раз может и не повезти…

Пока автомобили накручивают километры, жуем печенье, запивая чаем. Придорожные забегаловки, как одна, закрыты. Лишь одна, близ Валдая, угостила обедом, съесть который в другое время не отважились бы… Еще засветло покинули трассу М10, свернув в сторону Ладоги – сэкономим часа полтора. Насколько же лучше федеральной трассы местные дороги! Ровный асфальт под снежным накатом, выглаженные грейдером обочины, минимум встречных и попутных машин. Средняя скорость – под 90, расход топлива – менее 7 л/100 км.

ЗА ПОЛЯРНЫЙ КРУГ

Подъем в семь, выезд в восемь. Все по плану, вот только ночь никак не закончится. Наконец, к 10 часам светлеет. Погода не пугает холодом, за окном 10–12 градусов. Для поддержания комфортной температуры и чистоты стекол достаточно первой скорости вентилятора отопителя в «Рио» и второй в «Акценте». Останавливаться, чтобы до-

HYUNDAI ACCENT

Изготовитель:	ТАГАЗ, РОССИЯ
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с апреля 2003
Пробег на момент отчета:	69 900 км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 6, 11,12; 2004, № 1, 3, 10

KIA RIO

Изготовитель:	«АВТОТОР», РОССИЯ
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с июля 2003
Пробег на момент отчета:	50 400 км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 11, 12; 2004, № 1, 3, 10

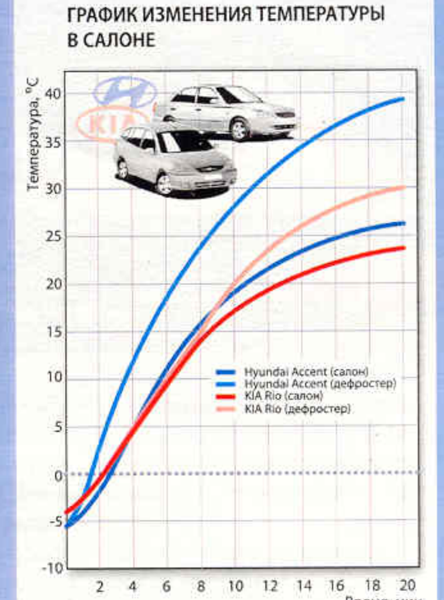


ГДЕ ТЕПЛЕЙ?

Прошлогодний зимний пробег показал: даже в 30-градусный мороз в салонах «корейцев» тепло. Но, когда столбик термометра съежился ниже -30°С, «Акцент» наотрез отказался заводиться. Похоже, причина крылась в чрезмерно тонком проводе «массы» на двигателе. Его заменили толстым «волговским», одев в термоусадочную трубку. В полной мере опробовать это решение не удалось – серьезных морозов на Кольском полуострове не застали. Зато, вооружившись термоанемометром, проверили эффективность отопления замером в двух точках – на выходе воздуха у ветрового стекла и в центре салона на уровне плеч пассажиров.

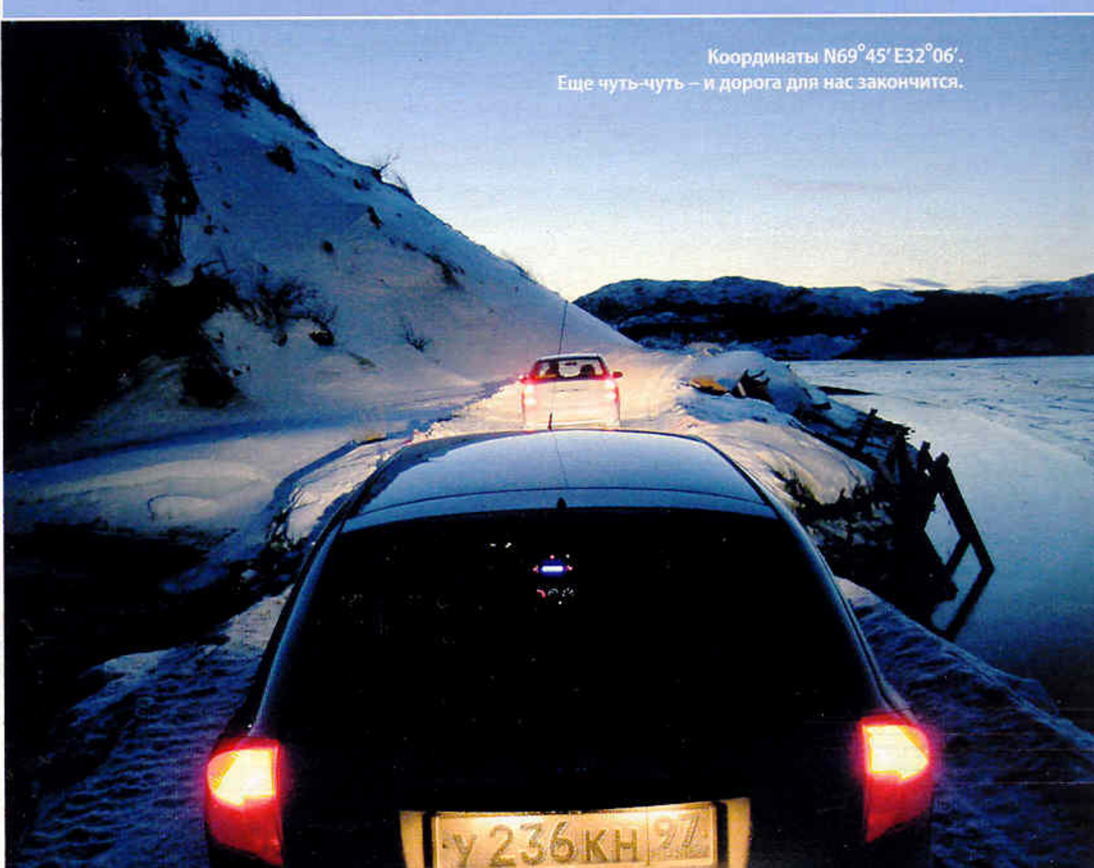
Необычно мягкая полярная ночь выстудила воздух всего до -6°С. А стоявший между домами «КИА-Рио» остыл лишь до -4° С. Через пять минут после пуска двигателя ледяной ветер сменяется прохладным, спустя десять на стекло уже дует теплый воздух, а на 15-й минуте в салоне почти комфортная атмосфера и чистые стекла. Через 20 минут завершаем эксперимент на отметках +30°С у стекла и +23°С в салоне.

Ночевавший на ветру «Хёндэ-Акцент» остыл до -5°С, но уже через минуту после пуска он сравнивается с первым автомобилем по температуре воздуха у стекла, а менее чем через четыре – и в салоне. Дальше преимущество «Акцента» растет, и финиширует он на отметках +39 и +26°С, соответственно. Награждаем победителя? Не будем торопиться. Во-первых, салон «КИА-Рио» прогревается дольше из-за большого объема. Во-вторых, скорость тут критерий не единственный, да и вряд ли кто станет «молотить» на месте 20 минут. В движении же более эффективен отопитель КИА: даже при минус 15–20°С и скорости около 100 км/ч обеспечивает комфортную температуру уже на первой скорости вентилятора, в то время как «Хёндэ» требует второй. Правда, даже при -30°С третьей скорости вентилятора «Акцента» хватало. У вентилятора «Рио», тихого поначалу, со временем прорезался голос. На четвертой скорости он ревет, как взлетающий Ан-24, перекрывая шум двигателя даже снаружи! Кроме того, у КИА гораздо чаще включается вентилятор радиатора, даже когда за окнами морозец.



лить незамерзающую жидкость в бачок, не нужно: дорогу не солят, а значит, и грязи нет. Зато за головной машиной висит снежный шлейф. Это стало причиной небольшого происшествия.

Грейдеры, убирающие дорогу, оставляют у обочин внушительные глыбы слежавшегося снега, весьма опасные для пластмассовых бамперов. Одну из таких глыб «ведомый» заметил слишком поздно... Передний бампер удалось спасти, а задним все-таки достал мерзлый снег. Исправлять что-либо на месте бесполезно: под оттопырившимся бампером – лед. Надо ставить машину в тепло, нагревать и выпрямлять бампер, ставить новую втулку и саморез. Решили ехать дальше, а фотогеничный вид машине попытаться



Координаты N69°45′ E32°06′.
Еще чуть-чуть – и дорога для нас закончится.



Лапландия – это не Финляндия, а железнодорожная станция.

Полярное сияние зеленое только на фото. В жизни оно куда красивее.

вернуть позднее. Дозаправились в Лоухах, где оказалась самая высокая цена бензина – 17 рублей за литр. Вот вам и Лоухи….

Скромную стелу «Полярный круг» в темноте не видно. Кстати, Северный Полярный круг проходит почти по границе Карелии и Мурманской области, так что примерно определить его расположение можно даже ночью. Короткий привал в поселке Зеленоборский, там вкусно и дешево перекусили. Рекомендуем! Под вечер второго дня пути останавливаемся в гостинице Кировска. Здесь невзирая на полярную ночь жизнь бьет ключом. Горнолыжники и сноубордисты отмечают каждый вечер, как последний, а на следующее утро как ни в чем не бывало занимают очередь к подъемникам.

Погода налаживается, метель стихает, холодов не предвидится. Решили махнуть на самый край земли – полуостров Рыбачий, мыс Немецкий – в трех минутах от семидесятой широты.

ДАЛЬШЕ НЕКУДА!

При кажущейся обширности Кольского полуострова ехать здесь почти некуда. Едва свернув с дороги, упираешься в серый забор исправительного учреждения либо в зеленый со звездой – воинской части. Изрезанный фиордами берег тоже не место для прогулок с фотокамерой – здесь прячутся боевые корабли. Для начала берем курс на Мурманск, где приводим в порядок бампер «Хёндэ», оттуда на Печенгу. Если верить картам, где-то там есть дорога, что доведет до моря.

ДА БУДЕТ СВЕТ!

Отправляясь за Полярный круг в разгар зимы, мы, естественно, знали, что поедем в темноте. Самое время поэкспериментировать с фарами, точнее, с лампами для них. В дополнение к штатным запаслись еще четырьмя комплектами галогенных H4: вполне легальными OSRAM Bilux UV Filter 60/55W, OSRAM Bilux Silverstar +50% 60/55W и парой «запрещенных» – General Electric P43t-38 140/100W и «Маяк» 52450B 100/90W Blue.

Все лампы испытывали на «КИА-Рио» – его водитель жаловался на недостаточный свет фар со стандартными лампами Narva H4 RV. По дорогам общего пользования с «запрещенными» лампочками старались не ездить – ограничились экспериментом на площадке. Световое пятно с каждым типом ламп (только ближний свет) отсняли с одной точки с одинаковой экспозицией. На полученных изображениях пометили три области и сравнили освещенность и спектральный состав света при помощи хорошо известной программы Photoshop. Оценивали освещенность не в указанных ГОСТом точках, а в выбранной «правой обочине», «прямо перед автомобилем» и «на дальней границе», роль которой отвели сугробу возле знака аварийной остановки. Яркость в баллах интерпретировали примерно так:

0–5 – практически неразличимо

5–10 – различимо при длительной адаптации глаз

10–25 – с трудом различимо в более ярком окружении

25–50 – приемлемо различимо в более ярком окружении

50–75 – нормально различимо

75–90 – яркое, контрастное освещение, видны все детали

90–95 – объект «искрится», на грани ослепления

95–100 – мешает нормальному восприятию окружающих предметов

Прокомментируем результаты. Со стандартными лампами Narva фары КИА освещают дорогу хуже всего. Лучшие результаты у OSRAM Silverstar: с ними фары светят даже дальше и ярче, чем у «Хёндэ». Хорошо освещают дорогу и «Маяки»: повышенная мощность и голубое стекло скомпенсировали друг друга – свет почти не уступает лидеру, а спектральный состав наиболее близок к белому свету. Лампы OSRAM Bilux UV демонстрируют обычные значения освещенности, впрочем, заметно превосходя штатные. И, наконец, сверхмощные General Electric с огромными толстыми спиралями явно не попадают в фокус фары, но благодаря более чем удвоенной мощности умудряются освещать дорогу так же ярко и даже равномернее, чем штатные. Но правая обочина освещена совсем плохо – о правильном светораспределении с этими лампами говорить не приходится. В оправдание штатных ламп: они прослужили более года, хотя темного налета на колбе не заметно.

В чем секрет хорошего света «Хёндэ»? Неужели только в большей площади отражателя? Нет – светораспределение важнее освещенности в определенной точке. Фара должна обеспечивать равномерность освещения, без выраженных ярких пятен. Глаз водителя – не электронный люксометр, он легче адаптируется к равномерному фону. Без яркого пятна в середине освещенного участка «диафрагма» зрачка открыта шире, и «картинка» представляется более светлой. Напомним, все снимки сделаны с одинаковой экспозицией. Фары «Хёндэ» не дают яркого пятна в середине, которое слепит водителя.

ЗАМЕРЫ ЯРКОСТИ ФОНА ПРИ ОСВЕЩЕНИИ ФАРАМИ «КИА-РИО» С РАЗНЫМИ ЛАМПАМИ

Точка/Лампы	OSRAM 1 (Bilux)	OSRAM 2 (Bilux Silverstar)	Narva H4 RV	«Маяк» (52450B)	GE P43t-38	*
1 – ближняя средняя	97	93	92	87	81	86
2 – правая обочина	68	77	62	75	60	79
3 – дальняя	38	55	29	47	36	44

**Сравнительно «Хёндэ-Акцент», OSRAM Bilux 60/55W.*



Пересекаем Полярный круг на обратном пути. От долгой ночи – к солнцу!

Обледенелое шоссе вьется между сопок, сильно не разгонишься. «Хёндэ» и КИА демонстрируют различные повадки. «Рио» уверенно, хотя и шумно справляется с выбоинами, но неважно стоит на дороге, «Хёндэ» пасует перед кочками, но более прогнозируем в поворотах. Впрочем, его задние амортизаторы тоже с трудом удерживают машину от соблазна попрыгать. КИА обут в новые шипованные шины «Гудьир Ультра Грип 500», «Хёндэ» второй сезон донашивает «Хаккапелиту Q». Несмотря на почтенный пробег, этот финский комплект еще вполне конкурентоспособен, уступая лишь на гладком, отполированном ветром льду.

КИА идет первым, поскольку на ухабистой заснеженной грунтовке чувствует себя увереннее. Сначала дорога внушает оптимизм: казалось, еще пара часов и мы у цели. Но с каждым километром колеи все глубже, а снега больше. А еще крутые горки… Вниз-то спустимся, а как наверх на обратном пути? Очередное препятствие проходим на пределе возможностей: 15-сантиметровая целина, под ней колея от гусеничного тягача. Стоп! Кроме нас, тут никого, даже до ближайшей погранзаставы несколько часов пешком. Рисковать бессмысленно – кое-как развернувшись, трогаемся в обратный путь. Нам не хватило… 12 минут! Всего 12 угловых минут до края земли…

– Смотри! Полярное сияние!

– Какое сияние, это просто облака…

И тут белесое небо озарилось фиолетовым огнем… Огни сходились и расходились, вспыхивали подряд белым, фиолетовым, желтым и зеленым. Забыв о трехстах километрах до гостиницы, о морозе и ледяном ветре, зачарованно смотрим в небо. Фотоаппарат! Попробуй, определи тут экспозицию… Действовали наугад. Когда выдержки перевалили за 10 секунд, на экране проглянуло жалкое подобие реальной небесной картины. Кто говорил, что сияние невозможно снять? Но снимок не передает и десятой доли буйства небесных красок. Да, ради этого стоило забраться так далеко!

Потом – обычная работа: замеры эффективности отопления, сравнительный тест разных ламп для фар, знакомства с читателями, гололед под Питером, оттепель от Валдая до Твери. И радость… при виде взошедшего солнца. Но мы обязательно вернемся. Чтобы все-таки доехать до края земли…

А ЕСТЬ ЛИ СЕРВИС?

Одной из задач пробега было оценить качество обслуживания «российских корейцев» за Полярным кругом. Профессиональный сервис даже в крупных городах обнаружить не удалось, хотя, например, за кузовной ремонт берутся на станциях «Рено» и «Форда». Выбор запчастей для «Хёндэ» приемлемый: расходные материалы (фильтры, свечи, колодки), мелкие кузовные детали, оптика – есть. А вот для «КИА-Рио» отыскать запчасти в Мурманске и окрестностях не удалось. Закономерно – ведь ни одной «КИА-Рио» за Полярным кругом мы не встретили. □

ИЗ БОРТЖУРНАЛОВ ПРОБЕГА

Модель	HYUNDAI ACCENT	KIA RIO
Средний расход за пробег	6,9 л/100 км	7,2 л/100 км
Расход в цикле Москва/ пригород	9,4 л/100 км	8,3 л/100 км
Перед пробегом :	установлен самодельный «массовый» провод двигателя	предохранители 5x12 руб. (перегорел у прикуривателя), щетки стеклоочистителей 196 руб. правая и 230 руб. левая, всего 426 руб.
Замечания	**70 тыс. км:** Потеря эффективности задних амортизаторов, сильно просели пружины	**50 тыс. км:** Начинает пробуксовывать сцепление. Потеет салон в режиме рециркуляции с кондиционером. Дергается при торможении – проточены передние диски на ТО 50 тыс. км. Заедала внутренняя ручка левой задней двери и «детская блокировка» – устранено на ТО 40 тыс. км



У кого фары лучше?



Какие лампы эффективнее? На фото отмечены точки замеров.

ЗДЕСЬ РУСЬЮ ПАХНЕТ...

Геннадий Емелькин

ВАЗ-21104

Изготовитель:	АВТОВАЗ
Год выпуска:	2004
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2004
Пробег на момент отчета:	1500 км

Под капотом купленной нами «десятки» ВАЗ-21104 – 16-клапанный мотор рабочим объемом 1,6 л. Комплектация люкс включает не только известные внешние атрибуты – антикрыло на крышке багажника или легкосплавные колесные диски, но также велюровый салон, подогрев сидений, маршрутный компьютер, электростеклоподъемники в передних дверях, электрические замки, противотуманные фары. За дополнительную плату в автосалоне нам поставили бесшумные механизмы замков дверей, стальной сторож «Гарант» на рулевой вал, защиту картера двигателя, проставки под задние амортизаторы. Как видите, мы придерживались логики среднестатистического автолюбителя и сегодняшних его запросов. Здесь же, в автосалоне, провели антикоррозионную обработку. Еще купили ряд элементов (см. таблицу), которые затем установили в нашем тех центре – если кто-то скажет, что без них можно обойтись, мы ту же согласимся. Но с ними машина доставляет больше приятных эмоций. Информация – в таблиц расходов.

Поверите ли, но с гарантий ным сервисом мы познакомилис

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ



Чтобы отказаться от «жабо», понадобилось десять лет творческого поиска! Доступ к поводкам стеклоочистителей стал удобнее – вот только часто ли их снимают? На щетки Champion мы не пожалели 300 рублей. Работают отлично и не травмируют психику скрежетом.



Щиток консоли владельцам «десяток» конца прошлого века порой так же портил настроение, как и нам: мешал нажать педаль газа, а соседняя, тормозная, превращалась в капкан. Щиток (с серийной, напомним, машины) подрезали, подогнали. Встал, как надо!



Всего за 50 руб. продавалась эта декоративная решетка как «десяточная», поэтому удалось подогнать за какие-то полчаса! Теперь радиатору крупные камни не страшны. А от мелких его оберегает спрятанная за решеткой стальная сетка с ячеей 5 мм.



О том, чтобы любой злодей мог посягнуть на дорогостоящие узлы под капотом, конструкторы в свое время позаботились. Сегодняшние «десятки» эту услугу по-прежнему предлагают желающим, правда, уже за большие деньги. Мы поставили под замок защитную скобу.





Когда устанавливали сигнализацию, в водительской двери на месте электрозамка обнаружили простой концевик – ВАЗ на этом экономит! Пришлось купить и поставить электрозамок, иначе с брелока замки дверей не управляются.



Расширительный бачок системы охлаждения усовершенствован – в нем нет датчика уровня. Контроль только визуальный, естественно, не на ходу. Правда, электронная система в этом смысле была не лучше – о неожиданной потере жидкости водитель узнавал лишь по перегреву двигателя.

после первых же поездок! Включив фары, заметили, что их свет чем-то отличается от привычного – увы, не в лучшую сторону. Проверили! Для нашего случая точных приборов не требовалось – световое пятно вообще не имело четкой верхней границы, так что о ее «изломе» и говорить смешно.

Ездить с такой оптикой нельзя. Поменять по гарантии оказалось делом непростым: немало мы мотались от одного сервиса к другому. Наконец в техническом центре «Северянин АВТОВАЗ» нас встретили не как назойливых попрошаек – фары заменили.

После такого начала эксплуатировать автомобиль, не проверив углы установки передних колес, мы не рискнули. Шестое чувство не подвело: измерения показали, что угол продольного наклона (кастер) оси поворота левого колеса – минус 37′ при норме для снаряженного автомобиля от минус 10′ до плюс 50′. Кастер отрегулировали, сняв с продольной тяги три шайбы. Правое колесо было в норме.



Новая система отопления задала нам жару! Правда, лишь в одном (правом) положении переключателя режимов. В других упрямо подавала только холодный воздух. Повозились с электроразъемами, и работоспособность «печки» восстановилась. (Из надежного источника узнали, что нынче это массовый дефект конвейерных «десяток»!) На этом фоне мелочи, вроде скрипящей приборной панели, почему-то привернутой только двумя саморезами, – сущая чепуха. Благо и саморезы покупать ни к чему – вон их сколько хрустит под ковриками! □

РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ И ПОДГОТОВКУ К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-21104

Статья расхода	Сумма, руб.
Автомобиль ВАЗ-21104	243 900
Антикор-обработка «Тектил»*	3922
Брызговики (с установкой)*	420
Защита картера (с установкой)*	560
Комплект бесшумных замков (с установкой)*	840
Замок на руль «Гарант» (с установкой)*	2241
Проставки под задние амортизаторы (с установкой)*	476
Комплект аудиоаппаратуры (без установки)**	9637
Задняя полка**	1372
Коврики**	336
Коврик в багажник**	140
Щетки стеклоочистителя «Чемпион»	300***
Защитная решетка на передний бампер	50***
Знак аварийной остановки + аптечка + огнетушитель	610
Сигнализация	1300***
Модуль управления стеклоподъемниками	600***
Стеклоподъемники на задние двери (2 шт.) + кнопки	700***
Защитные кожухи под рулевые тяги	50***
ИТОГО:	**267 454**
	($9552)

Работы, выполненные в салоне «Ростокино-Лада». **Товары, приобретенные в салоне «Ростокино-Лада». *Установлено своими силами.*



ДЕТЛЕФ ВИТТИГ: «ШКОДА» ДОЛЖНА БЫТЬ В ЧИСЛЕ ЛИДЕРОВ

В прошлом году в Москве открылось представительство компании «Шкода», ходят даже слухи о производстве автомобилей этой известной марки в России. Главный редактор «За рулем» Петр МЕНЬШИХ встретился в Праге с председателем совета директоров компании «Шкода», членом совета директоров концерна «Фольксваген» г-ном Детлефом ВИТТИГОМ.

– Шесть лет назад «Шкода» была в числе лидеров на рынке импортируемых в Россию машин. Выбирая свою первую иномарку, многие покупали «Фелицию». В прошлом году при двукратном росте этого рынка за один только год «Шкода» потеряла 18,7% покупателей. Ценовая война с корейскими и другими производителями окончилась не в вашу пользу. Сейчас у чешской автомобильной команды в вашем лице появился новый немецкий тренер. Есть ли в его арсенале, говоря спортивным языком, план эффективной контратаки?

– «Шкода» познала успех на русском рынке. В 2002 году мы реализовали здесь почти 10 тысяч автомобилей. В тяжелом весе выступала «Октавия», ее продавали по две тысячи в год. Что я как тренер могу сказать после анализа? Причиной падения стала цена автомобиля и изменение валютного курса. Производители из Японии, Кореи, стран долларовой зоны, получили преимущество. Положение «Шкоды» осложнялось еще и сильной кроной по отношению к евро. Так что для нас это стало двойной проблемой. Мы все проанализировали и сейчас оперируем ценами в долларах.

Анализ привел и к другим выводам. При том, что количество наших дилеров достигло 50, качество их работы нас не вполне устраивало. Сейчас сеть дилеров уменьшилась до 35, но уровень их деятельности стал выше. В будущем это число может возрасти, но уже без потерь в качестве – теперь компания управляет этими российскими предприятиями не из Млада-Болеслава, а из Москвы. «Шкода» стала самостоятельной в рамках ООО «Фольксваген Рус». В этом году, когда мы уже справились со всеми проблемами – валютным курсом и ценами, управлением сетью дилеров, мы хотим подняться на уровень 2002 года. Это значит продать машин в два раза больше, чем в прошлом году. Но мы пойдем дальше и нанесем ответный удар – «Шкода» должна быть среди лидеров продаж!

– Правильно ли поступил «Фольксваген», купив социалистическую «Шкоду», а не социалистический АВТОВАЗ?

– «Фольксваген» купил 100% «Шкоды» и стал полновластным ее владельцем. Это верно, как верно и то, что «Фольксваген» предпринимает меры, чтобы стать в России еще более авторитетным и привлекательным.

– Но почему все же не АВТОВАЗ?

– Тогда, в 1989-м, Чешская Республика очень быстро переходила на рыночные рельсы, открылась для новых экономических отношений. Кроме того, существовали родственные связи между чешским и саксонским автомобилестроением, о чем мы, конечно, знали. Сам профессор Порше родился в Чехии. С АВТОВАЗом таких связей не было.

– Сейчас на вашем внутреннем рынке появляются три мощных конкурента – «Пежо», «Ситроен», «Тойота» пускают в Чехии завод мощностью 300 000 машин в год. Готовы ли вы, возвращаясь к спортивной терминологии, играть здесь в нападении?

Детлеф Виттиг
(Detlef Vittig)
Родился в 1942 году. Инженер по образованию. На «Фольксвагене» с 1973 года, работал представителем компании во Франции, Японии, Канаде. Отвечал за европейские продажи автомобилей марки. С 2000 года член совета директоров концерна «Фольксваген», а с 2004-го – одновременно и председатель совета директоров «Шкоды».

– «Шкода» и «Фольксваген» лидируют на чешском рынке. По имиджу «Фольксваген» на самом верху. И хотя в этом «Шкода» ему уступает, в том, что касается сочетания «цена-качество», она отвечает всем требованиям рынка. Эти две марки и будут нападающими.

– Раз «Тойота» и ПСА идут в Чехию, не намерена ли «Шкода» обойти конкурентов с фланга и открыть свое предприятие в России?

– Эти вещи между собой совершенно не связаны. Наша цель – проводить собственную политику без оглядки на конкурентов и делать хорошо свое дело. «Тойота» инвестирует, чтобы работать здесь не только на чешский и российский рынок, но также и на западно-европейский. Мы хотим завоевать прочные позиции на российском рынке и у нас есть возможности, чтобы за два года достичь этого.

– Вы организовали сборку машин на Украине. Может ли последовать то же и в России?

– Сборочный завод на Украине рассчитан только на местный рынок. Над российским проектом мы работаем отдельно. Если Украина и Россия в промышленном плане объединятся, тогда и у нас может быть единый подход. Время покажет.

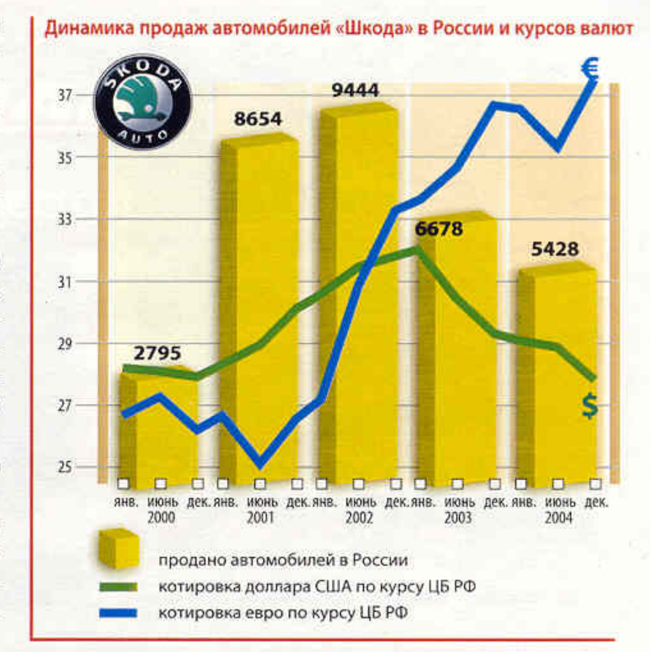
– Мы знаем, как много вы сделали для организации производства комплектующих в Словакии...

– Если хотите, это классический пример, как можно было бы работать в России. Начинать с малого. Овладеть производственными процессами, организовать снабжение и поставки комплектующих того качества, которое мы требуем для наших продуктов. Если это заработает четко, можно двигаться дальше. В Братиславе мы в первый год собрали 5000 «пассатов». Сегодня мощности завода позволяют собирать 300 000 автомобилей в год. Мы производим там как небольшие «поло», так и машины люкс-класса – «Туарег». Видите, какие открываются возможности! Эту концепцию мы хотели бы применить и к России.

– Довелось услышать, что в свое время «Ауди-100» разрабатывали втайне от головного концерна «Фольксваген». Могут ли у «Шкоды» быть подобные секреты при создании новых моделей?

– У каждого из нас есть время, чтобы подумать о новом наедине с самим собой. И только позже, когда уверимся, что сделали нечто достойное, позволяем себе похвастаться этим в рамках концерна. Если не уверены в результатах – храним молчание. В Женеве посетителей ожидал большой сюрприз на нашем стенде. Мы втайне разработали дизайн новинки, которую решили показать не только концерну, но и всему автомобильному миру. Хотели бы знать и вашу реакцию – насколько это хорошо и для российского рынка.

Динамика продаж автомобилей «Шкода» в России и курсов валют



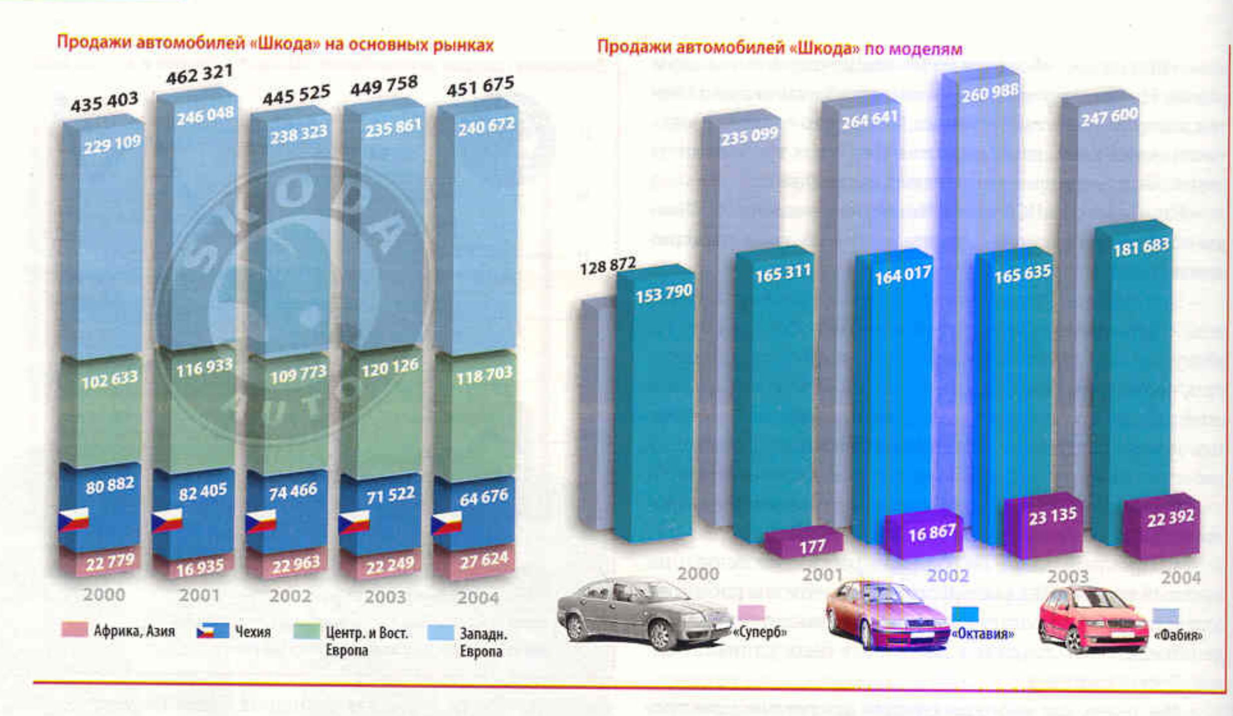
– Значит, новые разработки для «Шкоды» создаются в самой Чехии?

– «Шкода» – самостоятельное предприятие, на проектных работах у нее занято около тысячи инженеров. Компания способна делать проекты и для других марок концерна, при этом, конечно, получает разные услуги и агрегаты от концерна, от «Ауди» и «Фольксвагена». Новые продукты задумываем здесь на «Шкоде», потом проходит презентация в рамках концерна, где решается судьба проекта. Если ему скажут «да», машина будет полностью строиться у нас.

– Сделайте исключение для читателей «За рулем» – хотя бы намекните о перспективных моделях от «Шкоды»...



Показанному в Женеве концепт-кару «Шкода-Ети» (Skoda-Yeti) до производства еще далеко. В этом году «Снежному человеку», а именно так переводится название, предстоит турне по автосалонам разных стран. Если он понравится публике, то на запуск в производство уйдет еще 2,5 года, и реально приобрести «Ети» можно будет не раньше 2009 года. Что же касается наших оценок, то по габаритам и возможностям этот автомобиль может быть реальной альтернативой «Шеви-Нива». Конечно, если только «Снежный человек» не запросит за свою «шкуру» слишком высокой цены.



– Я должен быть весьма осторожен. Сейчас на рынок вышли преемники «Октавии» и «Октавии комби» – они оказались успешными. Есть проект новой модели, которую в качестве концепта показывали последние два года. Он понравился, и мы хотим делать эту модель, как первую в новом для «Шкоды» модельном ряду. А вот женевский концепт может открыть еще один модельный ряд. Для российского рынка эта машина, полагаю, особенно интересна. Так что весьма возможно, что через два-три года рядом с «Фабией», «Супербом» и «Октавией» встанут один или два наших новых семейства.

– В какой комплектации, по-вашему, «Октавия» более всего подходит для российского рынка?

– Седан с двухлитровым бензиновым двигателем и механической коробкой передач. Дизель 2,0 TDI и автоматику мы предлагаем на других рынках. Для ваших условий новая автоматика не слишком подходит.

– В России «Октавию», «Гольф», «Ауди-А3», которые сделаны на одной платформе и близки по техническому оснащению, продают по близким ценам. Почему я должен предпочесть «Шкоду», какой у нее имидж?

– А3 на 10–15% дороже, она заметно меньше «Октавии», у нее не такой большой багажник. Это компактная спортивная машина с эксклюзивно подобранными материалами отделки. «Октавия» более функциональна – это просторная, комфортная семейная машина. В Чехии ее используют как служебную.

– А что вы думаете об имидже «Шкоды-Октавия» в России?

– Это мы сейчас изучаем, но могу сказать об имидже чешской или европейской «Шкоды»: большой автомобиль хорошего качества по выгодной цене.

– Не кажется ли вам, что «Шкода», сделав ставку на достаточно дорогой современный автомобиль, постепенно отходит от того, что было ей свойственно – недорогих добротных машин? Недаром российский покупатель все чаще выбирает более простые и дешевые корейские марки.

– Подчеркну еще раз: «Шкода» – это современная техника высокого качества по разумной цене. Мы будем и дальше отлаживать свою ценовую политику, но это никак не связано с технической переориентацией. «Суперхайтэк» – не наш девиз. Мы следуем простым, но умным техническим решениям. Сейчас, например, хотим предложить российскому рынку оптимальный вариант «Фабии», разумной по цене и комплектации.

– Как вы оцениваете идею «Рено» создать дешевый мировой автомобиль «Логан»?

– «Логан» – хорошее предложение для развивающихся рынков, в том числе для российского, но такой автомобиль не нужен Западной и Центральной Европе – тут у него нет шансов. Поэтому здесь «Логан» для нас – это не вызов. Но если ориентироваться на Азию и Восточную Европу, то на него надо искать ответ.

– «Шкода» участвует в чемпионате мира по ралли. Чего в этом проекте больше – расчета или романтики?

– Для того чтобы растрачивать деньги просто так, мы недостаточно романтичны. Здесь мы вкладываем в имидж нашей марки. Чтобы общество верило, что наши машины прочные, надо побеждать. Пока мы только участвовали – в этом году хотим большего. А это уже из области расчета, а не романтики.

– Какие чувства у вас вызывают воспоминания о первом личном автомобиле?

– Моей первой машиной был «Фольксваген-Жук 1303» с форсированным двигателем. Тогда я на нем из Вольфсбурга в Париж доезжал за семь часов. Если сегодня сяду в самую современную машину с мотором в 400 л.с. и навигацией, мне понадобится более восьми часов. До сих пор люблю компактные быстрые машины. В этом смысле очень хороша «Фабия RS».

Позвольте поблагодарить за внимание ко мне. Сейчас должен лететь в Германию. Не потому, что конец недели и возвращаюсь домой. Хочу открыть новый дилерский центр «Шкоды» в Хильдесхайме. Согласитесь, это важно, если тренер всегда со своей командой. □

В беседе участвовал Владимир Соловьев.



ХРОНИКА ОБЪЯВЛЕННОЙ СМЕРТИ

Андрей Морозов

Чуть более года назад, а точнее – 29 января 2004 года, в прошлом знаменитый наш завод «Москвич» был объявлен полным банкротом. Это означало, что почти 75-летняя жизнь некогда гордости отечественного автопрома подошла к финишу. Началась предсмертная агония, которая пока еще продолжается – на заводе введено внешнее управление.

А когда-то казалось, что район Волгоградского проспекта, ставший мини-городом имени завода Ленинского комсомола, будет стоять вечно. Теперь, словно в насмешку над ним, напротив умершего гиганта пестрят вывески салонов «Форда», «Мерседеса», «Мицубиси».

На другой стороне, через пути метро, белеет свежей краской длиннющее белое здание с громким названием «Автофрамос». Мало кто помнит, что еще при социализме здесь собирались выпускать самые современные двигатели для «москвичей». И не только для них. Именно для этих целей и взял СССР один из последних в своей истории многомиллионных кредитов, даже купил линию для производства моторов. Остатки того оборудования по сей день гниют по всей территории завода. Даже в далекой Уфе можно их увидеть.

Тот злополучный кредит времен позднего СССР и стал по сути главной пробоиной в корпусе АЗЛК – «Москвича». 542 млн. долларов (с пенями – 700 млн.) повисли на нем неподъемным грузом. Долг АЗЛК рос. Инфляция, кризис неплатежей, падение рубля и не в последнюю очередь странная, мягко говоря, стратегия руководства завода. В конце 90-х у «Москвича» еще был шанс подняться, но вместо совершенствования базовой модели директор не без участия властей города взял курс на разработку авто с «княжескими» именами. Даже любимый народом «сорок первый» переименовали тогда в «Святогора». Название оказалось символическим: былинный Святогор врос от собственной дури в землю, когда пытался ее перевернуть, схватившись за железное кольцо…

МНОГО ШУМА ИЗ НИЧЕГО

Даже поверхностная оценка нынешнего состояния автомобильной отрасли в России говорит, что производство автомобилей в стране, увеличивающей автопарк на 1,5 млн. штук ежегодно, не должно быть убыточным. И вот на этом фоне банкротится гигант автопромышленности. Парадокс?

Отнюдь. Банкротство – это тоже чья-то прибыль. Бывший АЗЛК вместе со всеми своими непроизводственными активами стал лакомым кусочком. 25 одних только детских садиков в Москве, дом отдыха на Черном море, гигантский Дворец культуры, стадион, ледовый Дворец спорта – все это постепенно куда-то уплывало. И спросить не с кого. Беда «Москвича» заключалась в том, что почти за 15 лет в условиях новой экономики у завода так и не появился хозяин. Контрольным пакетом акций – более 60% – владеет в лице РФФИ правительство России. Само оно разбираться с беспокойным хозяйством не пожелало, а передало управление заводом правительству Москвы. Но управлять акциями и владеть ими, как говорят в Одессе, две большие разницы. У завода оказалось два хозяина – номинальный и реальный, но по сути он был отдан на откуп тогдашнему гендиректору Р.Асатряну. Вольно или невольно, осознанно или случайно, но он-то и стал могильщиком «Москвича».

Начал с того, что выпустил на рынок тысячи неукомплектованных автомобилей – без стеклоподъемников, дворников, без сидений и рулевых колес... Это больно било и по экономике предприятия, и по без того уже подмоченному имиджу автомобиля.

Потом прошла странная реструктуризация – от производства более половины комплектующих избавились самым решительным образом – и передали на сторону, в том числе и в Армению. Дальше появились представительские «иваны» и «владимиры»… Итоги экономической политики руководства «Москвичом» начиная с 1997 года и до остановки завода осенью 2001-го сравнимы разве с цунами в Индийском океане. На тот момент, по подсчетам Минфина, задолженность АО составляла почти миллиард долларов! Московская власть так и не сумела договориться с центром о судьбе этого долга и, получив в свою собственность часть помещений завода, как говорится, умыла руки.

В январе 2004-го на заводе было введено внешнее управление. Назначенный арбитражным управляющим «Москвича» Александр Комаров пытался использовать шанс, который кредиторы предоставили заводу на 18 месяцев. Планировалось восстановить инженерные сети, провести ревизию оборудования и наладить производство запчастей (см. ЗР, 2004, № 5). Но в очередной раз всем благим намерениям не было суждено воплотиться в жизнь. 2 ноября прошлого года Александр Комаров просит арбитражный суд об отставке по состоянию здоровья. Это стало неожиданным для всех.

– Я считаю, что состояние здоровья не есть причина ухода уп-

равляющего, – заявил на том заседании суда член профкома завода Сергей Новопольский. – На Комарова, который хочет сохранить завод, давят со всех сторон, в том числе федеральные власти.

Иными словами, от внешнего управляющего требовали не сохранить завод, а лишь продолжить его банкротство: тихо-мирно дотянуть до лета 2005-го, когда придет срок продать за долги оставшееся имущество и – главное! - землю почти в центре столицы.

Так это или нет, но в конце концов суд удовлетворил просьбу Комарова об отставке и назначил нового управляющего. Им стал генерал-лейтенант службы тыла в отставке Анатолий Сиваков, до этого успешно проведший процедуру банкротства крупного объекта… столичной аптеки № 9.

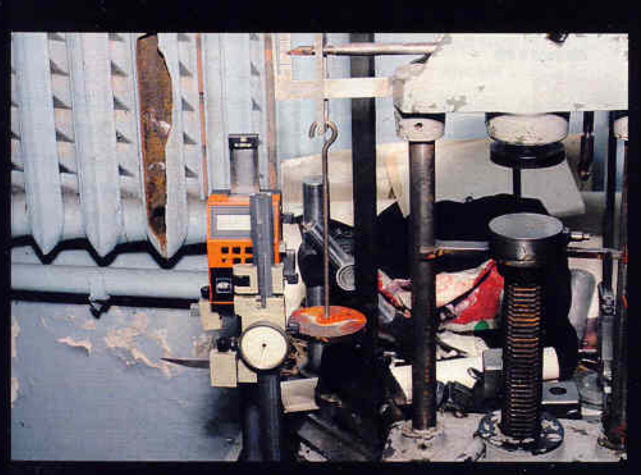
Возрождать-то, собственно, и нечего. На «Москвиче» сегодня по сути дела нет ничего, кроме стынущих на морозе стен с брошенным железом. Впрочем, брошено лишь то, что не удалось демонтировать и продать. Не существует больше в природе современного цеха по производству пластмассовых изделий, который мог бы работать на нужды любого производства – куда-то вывезли все. Нет больше инструментального цеха, из гальванического похищено все, что только можно унести. В корпусе главного сборочного конвейера срезаны все провода, демонтированы все мало-мальски ценные агрегаты, которые можно вытащить. Старый внешний управляющий пытался хотя бы выяснить судьбу числящихся за заводом нескольких сотен автомобилей, легковых и грузовых, – они растворились на бескрайних российских просторах.

Возродить «Москвич» невозможно, потому что возрождать нечего.

За все время работы внешним управляющим «Москвича» (почти полгода!) А. Комаров успешно избегал общения с прессой. Подобным образом ведут себя и в правительстве Москвы; в течение нескольких лет мы тщетно пытались узнать о перспективах завода у министра промышленности города Е.Пантелеева, но у него так и не нашлось времени для встречи.

Причина тому очевидна: никто из ответственных лиц не хочет публично объявить, что борьба за возрождение «Москвича» завершена, так и не начавшись, и что полным ходом идет подготовка к похоронам.

Пройдут годы и уже не останется никого, кто бы помнил, что был в стране автомобиль «Москвич». Говорят, правда, что в правительстве Москвы предлагали по аналогии с румынским проектом («Дачия-Логан») назвать новую французскую легковушку «Москвич-Логан», но эту идею представители «Рено» отвергли с ходу. Уж больно опорочен имидж нашей марки – по сравнению с ней даже румынский бренд оказался пригодным… ■





- Цельнокованый корпус позволяет обеспечить усилие вырыва пальца, в несколько раз превышающее нормативное.
- Метод холодной высадки при производстве шарового пальца в сочетании с обкаткой алмазными роликами гарантирует высокую точность формы и чистоту поверхности сферы.
- Специальная термообработка пальца обеспечивает его высокую усталостную прочность.
- Сплошной контроль методом ультразвуковой диагностики на 100% исключает наличие производственных дефектов и трещин корпуса и пальца.
- Антифрикционный вкладыш изготовлен из графитосодержащего полиамида и снабжен специальными каналами оригинальной формы, сохраняющими смазку и способствующими отводу продуктов износа из зоны трения (конструкция защищена патентом).
- Специальная смазка с поверхностно-активными присадками образует на поверхности сферы пальца самовосстанавливающуюся пленку и обеспечивает благоприятные условия для работы пальца и вкладыша при температурах от -60 до +60°C. Пыльник из качественной резины (стандарта EPDM) с высокой эластичностью и лабиринтная конструкция уплотнений обеспечивают надежную защиту от проникновения пыли и влаги.

Компания FENOX производит более 5000 наименований узлов и компонентов для большинства автомобилей: MERCEDES, AUDI, BMW, FORD, OPEL, RENAULT, FIAT, TOYOTA, MAZDA, NISSAN, HONDA и т.д., в том числе и для российских LADA, ГАЗ, УАЗ.

FENOX Automotive Components E-mail: marketing@fenox.com www.fenox.com

ПОСТРОЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Игорь Моржаретто

КОНСТАТИРУЕМ

Год 2004-й стал самым удачным в истории российского автопрома: с конвейеров автозаводов сошло 1 010 958 легковых автомобилей – на 9,9% больше, чем в 2003-м. Впервые за всю постсоветскую историю было изготовлено больше легковушек, чем в 1990 году, а в июле и сентябре превышен (опять же в первый раз!) месячный уровень производства легковых автомобилей в 100 тыс. штук. И еще – кто бы мог об этом подумать еще десять лет назад – в России собрали свыше 130 тыс. иномарок! Словом, сегодня можно констатировать: потенциал российских автомобилестроителей уже превышает 1,2 млн. легковых автомобилей в год.

Все хорошо, вот только российский рынок к этому оказался не очень готов: в июле-сентябре прошлого года был зафиксирован максимальный объем реализации, и сразу вслед за этим последовал спад продаж, а затем в октябре-декабре и производства. Сильнее всего это ударило по «Иж-Авто»: здесь в последние два месяца собрали всего 25% легковых автомобилей от уровня, достигнутого заводом в июне-августе.

В итоге по результатам 2004 года «Иж-Авто» все же удалось превысить уровень 2003 года по выпуску легковых автомобилей на 5,3%. Очень стабильно работал в 2004 году ведущий российский производитель – АВТОВАЗ. В течение года он не раз пересматривал в сторону увеличения первоначальные планы и в итоге изготовил около 718 тыс. автомобилей – на 2,6% больше, чем в 2003 году. Рост производства и на ГАЗе: несмотря на серьезные проблемы в IV квартале, там собрали 65 686 автомобилей «Волга» – на 15,7% больше, чем в 2003 году.

Самый высокий относительный прирост, как мы уже неоднократно отмечали, достигнут на предприятиях, наладивших сборку автомобилей иностранных моделей в России. У них проблем со сбытом не было. ТагАЗ собрал в 2004 году в 5 раз больше автомобилей, чем в 2003 году, СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ» – в 2,6 раза. «Форд мотор компани» изготовил 29 703 автомобиля – рост в 1,83 раза. На «АвтоТОРе» собрали почти 15 000 автомобилей (рост в 1,7 раза). В целом за год все эти предприятия выпустили более 133 тысяч легковых автомобилей, что в 2,3 раза превышает уровень 2003 года и составляет 12% к общему выпуску легковых автомобилей в России (в 2002 году их доля составляла лишь 1,1%, а в 2003-м – 5,3%).

Если же составить рейтинг популярности моделей на российском рынке в 2004 году, то на первом месте у нас… вазовская «семерка». Да-да, та, что создана на базе «лучшего автомобиля Европы 1964 года» – ФИАТ-124 (выпущено свыше 171 тыс.), за ней (гип-гип, ура!) «десятка», «самары» («Лада-2114» и 2115), хэтчбек «Лада-2112»… На шестом месте – малютка «Ока» (свыше 60 тыс. штук), далее – российско-американская «Шевроле-Нива», «Волга» ГАЗ-31105 и вазовские «пятерка» и «шестерка». Лишь в начале второго десятка появляется в списке современный «Форд-Фокус». Не слишком отрадный рейтинг, но пару лет назад в нем вообще не было иностранных марок.

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В 2004 ГОДУ

Модель	Кол-во	Прирост
Всего	1 010 958	+ 9,9%
АВТОВАЗ	717 985	+ 2,6%
В том числе		
ВАЗ-21053	35 756	+ 10,2%
ВАЗ-2107	171 462	+ 4,5%
ВАЗ-2109	19 099	- 71,1%
ВАЗ-21099	28 371	- 62,7%
ВАЗ-2110	123 604	+ 3,3%
ВАЗ-2111	31 692	+ 29,5%
ВАЗ-2112	83 910	+ 11,7%
ВАЗ-2113	1572	
ВАЗ-2114	98 189	+ 370,1%
ВАЗ-2115	90 528	+ 59,7%
ВАЗ-2121 «Нива»	21 505	- 45,4%
ВАЗ-2131	8222	+ 12,3%
ВАЗ-2120 «Надежда»	1440	- 0,3%
«Иж-Авто»	82 687	+ 5,3%
В том числе		
ИЖ-2126	18 712	- 47,9%
ВАЗ-2106	33 425	- 15,5%
ВАЗ-2104	20 740	+ 495,8%
ИЖ-21261 «Фабула»	9217	-
ГАЗ	65 686	+ 15,7%
В том числе:		
ГАЗ-3102	6777	- 14,7%
ГАЗ-3110	5941	- 87,8%
ГАЗ-31105	52 959	-
ГАЗ-3111	9	
«Джи-Эм–АВТОВАЗ»	57 737	+ 164,4%
КамАЗ («Ока»)	41 207	+ 3%
УАЗ	31 136	- 4,9%
В том числе		
УАЗ-35191 «Хантер»	17 838	+ 808,2%
УАЗ-3162 «Симбир»	1685	+ 55,6%
ТагАЗ	30 000	+408,8%
«Форд» (Всеволожск)	29 703	+ 82,7%
СеАЗ («Ока»)	19 000	- 5%
«РосЛада», Сызрань	17 683	- 33,3%
В том числе		
ВАЗ-2107	11 242	- 4,3%
ВАЗ-2109	6441	- 22%
«АвтоТОР»	14 525	+ 72,6
В том числе		
«КИА-Спортидж»	2489	+ 35,4%
«КИА-Рио»	5646	+ 30,1%
«КИА-Маджентис»	1905	+ 239%
БМВ (серии 3 и 5)	2334	+ 66,2%
«Дервейз»	93	





ЖДЕМ НОВОГО «УРОЖАЯ»

Что ожидать в нынешнем году? Разного рода организации и производители высказывали совсем не одинаковые прогно-



зы по поводу российского автопрома и развития авторынка – от крайне пессимистических до сверхоптимистических. Как бы то ни было, АВТОВАЗ собирается выпустить свыше 730 тыс. автомобилей (без учета машинокомплектов для предприятий внешней сборки), ГАЗ, КамАЗ, СеАЗ и «Иж-Авто» – как минимум, сохранить прежние объемы производства. Правда, у всех у них не слишком много поводов для бодрости – спрос на «классические» модели, несмотря на низкие цены, потихоньку падает. «Иж-Авто» вообще планирует к 2008 году снять с производства «Оду» и «Фабулу», выходит срок у вазовской «классики», да и «Волге» не жить вечно! И если у АВТОВАЗа разработаны стратегические планы развития, то у остальных «старых» автозаводов положение сложнее. Выход один – ставка на сборку иностранных моделей. Именно по такому пути пошел «Иж-Авто», где в этом году запускают в серию «КИА-Спектра», а в следующем, по некоторым сведениям, – еще одну модель. Российский автопром ожидает рост производства благодаря сборке иномарок. СП «ДжиЭм–АВТОВАЗ» собирается выпустить 75 тыс. автомобилей, ТагАЗ – 70 тыс., «Форд» (Всеволожск) – 35 тыс., «АвтоТОР» – 30 тыс. Если считать только действующие предприятия (а обещают открыть еще и другие!), то доля иностранных моделей в 2005 году должна вырасти до 16,6% от общего производства легковых автомобилей в России, а к 2010 году достичь почти 30%.

Итак, предлагается два основных прогноза. Один предрекает уже к 2010 году почти двойное сокращение производства российских автомобилей и замещение их на рынке иностранными моделями, выпущенными в Российской Федерации, а также новыми иномарками, поступление которых резко возрастет. По второму сценарию будет принят ряд мер по поддержке российского автопрома и все действующие мощности сохранятся. Плюс к этому заработают в полную силу новые производственные линии (скажем, по выпуску «Калины») и увеличится производство иностранных моделей на территории России.

По последним прогнозам Минпромэнерго, в России в 2010 году будет продано порядка 2,8 млн. легковых автомобилей. Это связывают еще и с тем, что активно развиваются кредитные схемы. В 2004 году в кредит было продано до 20% автомобилей, в 2005-м этот показатель вырастет уже до 25–35%. □

На правах рекламы



Двигатель не тянет, плохо заводится, дымит, не можете пройти ТО?
- Вам помогут составы, проверенные временем и миллионами автолюбителей!
Самый популярный Oil Treatment на рынке!!!



HG2243 / 444 мл *HI-GEAR OIL TREATMENT*
Комплекс суперприсадок к маслу

Способствует снижению расхода масла на угар, повышению компрессии, экономии топлива, снижению токсичности отработавших газов. Препятствует образованию углеродистых отложений и «залеганию» поршневых колец. Снижает динамические нагрузки в парах трения. Увеличивает срок службы двигателя.

HG2207 / 444 мл *HI-GEAR ENGINE TUNE-UP*
Мягкий очиститель двигателя

HG2235 / 444 мл *HI-GEAR LEAKS NO MORE*
Ремонтный герметик двигателя

HG2250 / 444 мл *HI-GEAR OIL TREATMENT WITH SMT² «OLD CARS & TAXI»*
Комплекс суперприсадок с SMT² к маслу для изношенных двигателей

HG2253 / 444 мл *HI-GEAR OIL TREATMENT WITH SMT² & OCP «DIESEL ENGINES»*
Комплекс суперприсадок к маслу для дизельных двигателей, с SMT²

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

30 000 наименований первоклассных товаров для автомобиля, гаража, мастерской, оптом и в розницу, сеть дистрибьютеров по СНГ
(095) 721-3333, www.agah.ru
AGA

«КТО НЕ УСПЕЛ, ТОТ ОПОЗДАЛ...»

Алексей Воробьев-Обухов

«МЫ ПРИЖМЕМ ВАШИ ЦЕНЫ»

Когда концерн «Рено» во всеуслышание объявил о намерении создать современный массовый автомобиль ценой не выше 5000 евро, многие восприняли это лишь как очередной рекламный ход. Другие считали, что на свет появится малютка классом пониже «Твинго», но уж никто не предполагал, чем обернется затея французов, до поры тщательно скрываемая под индексом X90.

И вот миру предстала «Дачия», она же «Рено-Логан» – полноразмерный автомобиль С-класса, современный, но простой, просторный, но дешевый. Правда, 5000 евро – это только для румын, в России «Логан» будет стоить примерно 7500, как и в Германии.

Осознав реальность выхода на рынок автомобиля стоимостью на 440 евро ниже ближайшего конкурента – «Лады-110 Li 8V» (то есть нашей «десятки»), а по качеству сборки и надежности, пожалуй, ее превосходящего, представители Союза немецких автопроизводителей заволновались и стали строить прогнозы, несколько напоминающие пропагандистские. Мол, уважающий себя немец не пересядет на автомобиль, тормозной путь которого на четверть больше обычного для современной машины, где нет системы стабилизации, да и вообще еще не известно, на сколько звездочек потянет его пассивная безопасность. Президент Союза профессор Бернд Готтшальк заявил: «Немцы слишком озабочены своей безопасностью, чтобы пересесть на небезопасные автомобили!»

Но «Логан» сделал свое черное дело, развязав настоящую борьбу за снижение цен по принципу: кто не успел, тот опоздал. А это было как нельзя кстати, если учесть состояние экономики в странах ЕС и заметное сокращение здесь темпов продаж.

ТЕНДЕНЦИЯ, ОДНАКО!

Количество производителей, предлагающих автомобили по цене ниже 10 000 евро (речь о ценах в Европе), стало заметно возрастать. Раньше они стремились оснащать машины «по максимуму», а теперь начали борьбу в нижнем ценовом диапазоне. «Форд» уже выпустил версию «Ка Студент» всего за 8000 евро, но впереди – целый букет новинок, устремившихся в брешь, пробитую «Логаном». Это – совместно рожденная троица «Тойоты», «Пежо» и «Ситроена». Базовая японская версия «Айго» будет стоить менее 10 000 евро, как и «Ситроен-С1», а «Пежо-107» и вовсе начнется от 8000.

Вспомнил свое имя и «Фольксваген» – уже в нынешнем году он предложит «Фокс» бразильской сборки за 9000-10 000 евро. Для корейцев и это много! В планах «Хёндэ» – «Атос Оле» ценой 6990 евро и «Гетц Тим 06» за 9990. «Дэу», вернее, «Шевроле» атакует новым «Матизом» за 7890 и «Калосом» за 9490 евро. «КИА-Пиканто» будет стоить от 8700 евро. Но и это не все. Итальянцы соблазняют покупателей автомобилем года – «ФИАТ-Панда» стоимостью от 8590 евро. А в планах еще более миниатюрная модель на базе концепта «Трепьюно», показанного в Женеве в прошлом году.



ФИАТ планирует выпустить модель «Трепьюно» – более дешевую, чем «Панда».

ДАВИДЫ ПРОТИВ ГОЛИАФОВ

Почему же «Рено» сделал «Логан» таким же просторным, как наши «лады»? Ведь остальные дешевые авто – малютки. Чтобы ответить на этот вопрос, задумаемся: чем сегодня определяется себестоимость автомобиля? Количество израсходованного металла и краски – далеко не главное. Сделать маленькую, но отвечающую современным требованиям безопасности машину сложнее, чем большую. Ведь у нее меньше зоны деформации, гасящие энергию удара, а значит, прочнее должна быть «клетка» салона, сложнее подушки. Плотность компоновки моторного отсека тоже значительно выше, а трудоемкость «деталюшечек» сопоставима с машинами классом выше. Вспомним, что ноутбуки всегда дороже равных по возможностям настольных компьютеров.



«Студенческий» «Ка» за 8000 евро может быть только голубым (цвет «Блю Марин»).

Европейцам совсем не чужда экономия. Все больше фирм предлагают им модели-новинки по цене… до 10 000 евро!

Очевидно, что покупатель, считающий каждый цент (или копейку), для которого купленный автомобиль долго будет единственным в семье (а именно на такой контингент Восточной Европы в первую очередь и нацелили «Логан»), предпочтет «больше автомобиля за небольшие деньги» и скорее смирится с отсутствием некоторых опций, например ESP, навигатора и боковых подушек безопасности, чем с куцым багажником и тесным для пятерых салоном.

В свете наметившегося прорыва в наиболее дешевом секторе рынка нашим «ладам» достаточно сбросить этак евро 700, а вот остальным производителям придется, видимо, подумать над срочной разработкой простых и недорогих моделей компакт-класса, чтобы конкурировать с «Логаном». А спрос на них наверняка будет, несмотря на все прогнозы. Немцы, конечно, любят безопасность, но и считать деньги в кошельке они привыкли! □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Чем вы готовы пожертвовать ради снижения цены автомобиля?

- 1% *ресурсом*
- 11% *комфортом*
- 34% *безопасностью*
- 22% *скоростью*
- 32% *ничем, лучше заплачу дороже*



Посвященный футболу «Хёндэ-Атос Оле» выпускают лишь серебристого цвета и ограниченным 2000 шт. тиражом.



«Рено-Твинго» лишний раз подтверждает, что меньше не значит дешевле – килограмм «Логана» заметно доступнее.

АВТОМОБИЛИ 2005 ГОДА СТОИМОСТЬЮ МЕНЕЕ 10 000 ЕВРО (В ГЕРМАНИИ)

Модель	Длина, мм	Цена, евро
Citroen C1	3429	<10 000*
Dacia Logan	4250	7500
Daewoo (GM) Matiz 0.8 SE	3495	7890
Daewoo (GM) Matiz 1.0 SE	3495	8990
Daewoo (GM) Kalos 1.2 SE	3880	9990
FIAT Panda 1.1 8V	3538	8590
Ford Ka Student	3620	8000
Ford Ka 1.3	3620	9250
Hyundai Getz 1.1	3810	9990
Hyundai Atos Ole	3565	6990
Hyundai Atos 1.1	3565	8590
KIA Picanto 1.1 LX	3495	8700
Lada 110 Li 8V	4265	7940
Lada 110 Gli 16V	4265	8190
Lada 111 Li 8V Kombi	4285	8990
Lada 111 Gli 16V Kombi	4285	9240
Lada 112 Li 8V	4170	8490
Lada 112 Gli 16V	4170	8740
Opel Agila 1.0 12V Twinport	3535	9995
Peugeot 107	3428	8000*
Renault Twingo Autentique 1.2	3433	9050
Skoda Fabia 1.2 Classic	3970	9990
Smart ForTwo Coupe Pure	2500	8980
Suzuki Alto 1.1 Classic	3495	7650
Toyota Aygo	3405	<10 000*
Volkswagen Fox 1.0	3804	9000*

* *Ориентировочно.*



Немцам вместо «Пойнтера» предлагают бразильский народный «Фокс». Цена – та же, размер – поменьше.

КОМПАКТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Петр Меньших, Владимир Соловьев. Фото: Владимир Соловьев

Новый завод компаний «Пежо», «Тойота» и «Ситроен» мощностью 300 000 машин в год пущен в Колине (Чехия). Относительная близость его к России и сравнительная дешевизна моделей (от 8500 евро) не способствовали, однако, тому, чтобы компактные автомобили хотя бы одной из этих марок стали поступать на российский рынок. Корреспонденты «За рулем» постарались разобраться, в чем причина.



«ТОЙОТА»: ТОМОАКИ НИСИТАНИ, представитель компании «Тойота мотор» в России

– Реализация нового проекта позволит «Тойоте» усилить свои конкурентные позиции. Как заявил президент «Тойота мотор компани» г-н Фуджио Шо, в этом проекте нам удалось на 92% унифицировать детали с «Пежо» и «Ситроеном». В итоге мы сэкономили на разработке автомобиля, выигрываем благодаря большим объемам производства и в довершение всего получаем доступ к технологиям европейского концерна ПСА.

Наша стратегия на российском рынке целиком зависит от спроса. Мне кажется, тех, кто готов купить этот автомобиль, в России не так много. Здесь предпочитают большие размеры, поэтому у нас пока не планируется представлять «Айго» (см. с. 10) в России. Но время, когда в России возникнет спрос на компактные автомобили типа «Айго», по-моему, придет совсем скоро. Как только частные лица начнут привозить эти автомобили из-за границы, можно считать, что появился сигнал для официального представления «Айго» на российском рынке. Если руководство «Тойоты» примет решение организовать свое производство в России, будет использован и наш чешский опыт.



«ПЕЖО»: ДАВИД РИО, директор по продажам в Центральной и Восточной Европе, в странах Средиземноморья и Ближнего Востока

– В ближайшее время в России автомобиль продаваться не будет. Трудно сказать, произойдет ли это вообще. До начала продаж нужно рассмотреть приспособленность данного автомобиля к рынку, возможные объемы его реализации, вопросы цены и рентабельности. Иными словами, выяснить, насколько он вписывается в модельный ряд, предлагаемый на рынке. Мало того, нужно в совокупности рассмотреть рынки других стран и определить, на каком из них эта модель более востребована. Сегодня в России мы продаем в сегменте «В» 206-ю модель: она имеет большой успех и хороший имидж. Нам хотелось бы сохранить достигнутые объемы продаж.

Вообще, чтобы почувствовать интерес к какому-то типу автомобилей, нужно иметь вполне сегментированные рынки, когда есть возможность выбирать автомобиль в соответствии со своими запросами. Не случайно, в западноевропейских семьях обычно несколько автомобилей.

В России доминирует другой подход – как правило, покупают одну машину на все случаи жизни. По этому принципу в текущем году акцент сделаем на «Пежо-407».

Рынки между «Тойотой», «Пежо» и «Ситроеном» не делились. Все три марки будут присутствовать на одних и тех же европейских рынках.



«СИТРОЕН»: ДОНАТО КОКО, шеф-дизайнер компактных автомобилей «Ситроен»

– Модели «Ситроен-С1», «Пежо-107» и «Тойота-Айго» по сути один и тот же автомобиль, выпускаемый тремя компаниями. Как распределялись роли у их дизайнеров при проектировании машины?

– Все было очень непросто. Никто не хотел упускать инициативу, и каждое решение давалось после многочисленных дискуссий с большим трудом. Несмотря на всю схожесть автомобилей, единственным общим для них по дизайну элементом стали сиденья.

Каждая группа дизайнеров работала, предлагая характерные для своей марки стилистику и решения, в результате при равных габаритах получились внешне непохожие друг на друга автомобили. У «Пежо» и «Ситроена» больше, конечно, сходства. Так, в четырехдверной версии задние дверцы шире и прикрывают частично арки задних колес. У «Айго» же задние двери более привычно заканчиваются перед колесными арками. Наиболее характерные различия касаются оформления передней части автомобилей. И уж здесь никто не усомнится в их принадлежности к своему роду.

Дизайнеры не ориентировались на национальные рынки. Мы разрабатывали стилистику автомобиля, исходя из традиции марки и заданных размеров машины. Рынки, куда будут поставлять машины, определяют маркетологи.



ЗА РЕКОРДАМИ ГИННЕССА

Как уже сообщал ЗР (2004, № 2), в Мурманске в конце февраля стартовала первая российская «Экспедиция-Трофи». В погоню за приключениями и главным призом – 10 кг золота – отправились 35 команд на 70 вседорожниках, но финишировать в бухте Золотой Рог во Владивостоке, по расчетам организаторов, должны были далеко не все. «Трофи» – не обыкновенная гонка на скорость, а состязание в условиях изнуряющего холода, хронического недосыпания, непредсказуемого состояния трассы. Здесь моральные факторы играют куда большую роль, чем цена и марка вседорожника (в «Трофи», напомним, стартовали «тойоты», «ниссаны», «мицубиси», «ленд-роверы», «мерседесы», УАЗы, «ковбои» и т. д.).

И вот итог: 8 марта в 2 часа ночи к месту финиша – маяку во Владивостоке прибыла команда-победительница «Морские волки» (Москва, Краснодар) на «Мицубиси-L200», через 15 минут – еще одна столичная команда «Черным по белому» (на «ленд-крузерах»); третьими на двух «Шевроле-Нива» финишировали члены команды «Международный аэропорт «Внуково».

«Экспедиция-Трофи» – состязание уникальное: оно претендует на установку нескольких рекордов для Книги Гиннесса.

ОБНОВЛЯТЬ, ТАК ОБНОВЛЯТЬ

В Тольятти приступили к очередной модернизации ключевых моделей. Обновлению подвергнут и автомобили «десятого» семейства, и «классику», и вседорожники «Лада-Нива». Для «десяток» разрабатывают новую отделку салона, причем для комплектации «люкс» более современную приборную панель. Для автомобилей этого семейства планируют и так называемую «обратную унификацию» деталей, в данном случае использование ряда узлов новой «Калины». Обновленный интерьер скоро должны получить «классические» модели и вседорожники «Лада-Нива», причем последние к осени, как обещают, будут оснащать штатным гидроусилителем руля.

БЕЗ ПРАВ – СТОИТ ДОРОГО

Госдума приняла в окончательном, третьем чтении поправки в Кодекс об административных правонарушениях, ужесточающие ответственность за управление транспортным средством без водительского удостоверения. Отныне по новому закону за такой проступок установлен штраф в размере от 7 до 10 минимальных размеров оплаты труда (было от 3 до 5). Для лиц, лишенных права управления, но задержанных за рулем автомобиля или иного ТС, штраф еще более строгий – от 10 до 15 МРОТ (было от 5 до 8 МРОТ). Депутаты рассчитывают, что такое ужесточение уменьшит количество этих крайне опасных правонарушений.



ПОЧЕМ НЫНЧЕ ДОРОГИ

Примерная стоимость строительства скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург протяженностью около 650 км составит, по проектным данным, 180,7 млрд. руб. (около 5,45 млрд. долл.). Ширина ее проезжей части на выходе из Москвы – 10 полос, в Ленинградской и Московской областях – 8, в Тверской и Новгородской областях – 6 полос. Строительство подъезда к аэропорту «Домодедово» оценивается в 2,6 млрд. руб., автомагистрали – МКАД-«Беларусь» (в обход г. Одинцово) – в 6 млрд. руб., а Центральная кольцевая дорога Московской области (ЦКАД) обойдется в 90 млрд. руб.

ЯПОНСКИЕ МЕЛОДИИ

В институте индустриальных исследований в Хоккайдо разработана технология передачи мелодий с дорожного покрытия в автомобиль. Она напоминает граммофонную пластинку, только вместо извилистой звуковой канавки на асфальт наносят чередующиеся определенным образом углубления в несколько миллиметров. Роль иглы выполняют шины. Испытания прошли на 250-метровом участке, воспроизводящем 15-секундную мелодию. Если затея получит развитие, дорога начнет призывать нас покупать те или иные вещи, бросать курить и т. д. Не хотите слушать – выбирайте маршруты объезда!

ПРОЩАЙ, ДАИ...

На Украине упраздняют госавтоинспекцию – ДАИ (Державна автомобільна інспекція). Вместо нее появится небольшая по численности Государственная патрульная служба. «Сотрудники ее будут проводить совместное патрулирование с работниками патрульно-постовой службы милиции», – сообщил министр внутренних дел Украины Юрий Луценко. Глава украинского МВД пообещал продать на аукционе все стационарные посты ГАИ: «в них на данный момент нет смысла». Он подчеркнул также, что сотрудники новой службы не будут обращать никакого внимания на номера и должности нарушителей.



СОК ДЛЯ «СПЕКТРЫ»

Сотрудничество самарской группы СОК и корейской компании КИА выходит на новый уровень. Россияне планируют получить статус официального импортера и стать третьим в стране дистрибьютором марки после калининградского «АвтоТОРа» и фирмы «КИА-Сандол». Для реализации корейских автомобилей самарцы намерены и дальше развивать собственную торговую сеть (сейчас у них уже 23 автосалона). И это еще не все. Седаны «КИА-Спектра» ижевского производства вероятнее всего будут продавать и обслуживать не только в собственных центрах, но еще и через дилеров «АвтоТОРа» (уже ведутся переговоры).

Менеджеры группы СОК делают главную ставку именно на «Спектру», которая, по предварительным прогнозам в базовой комплектации будет стоить примерно 11,5 тыс. долл. Пуск производства модели запланирован на август, но дилеры уже оформили заявки на несколько тысяч автомобилей.

«МАХИНДРА» В ГОСТИ К НАМ

Сбытовая структура ОАО «ГАЗ» «Русские машины» в этом году планирует начать продажу вседорожников индийской компании Mahindra and Mahindra («Махиндра и Махиндра»). Пробная партия – 100 вседорожников «Скорпион» – должна быть закуплена весной, чтобы оценить перспективы этой модели на российском рынке. Большая часть их будет укомплектована «родными» лицензионными двигателями «Рено» и поступит в продажу по цене около 18,5 тыс. долл., а около 30 автомобилей оснастят на ГАЗе двигателями ЗМЗ (16 тыс. долл.) и дизелями ГАЗ-560 «Штайр» (21 тыс. долл.). Если первая партия «Махиндры» быстро найдет покупателей, возможно, в Нижнем Новгороде будет налажена сборка «скорпионов».



С АКЦЕНТОМ НА СЛАБЫЙ ПОЛ

В канун 8 Марта в подмосковном «Автомобильном клубе кабриолетов и родстеров» прошел необычный праздник. Героями стали отреставрированные машины начала и середины прошлого века. Наряду с ними московские автосалоны выставили здесь самые «женские», на их взгляд, модели. Назовем некоторые: «Ауди-ТТ», «Ситроен-С3», «Форд-СтритКа», «Пежо-307СС», «Ниссан-Микра». Самым женским, однако, признали двухместный родстер «Мерседес-Бенц SLK».

ВОЙНА «ГАЗЕЛЯМ»?

Министр транспорта РФ Игорь Левитин заявил о необходимости ужесточить требования к пассажирским перевозкам на «газелях». Стандарты и требования к ним должны быть такими, считает он, чтобы «эти автомобили ушли из этого сектора». Как нам кажется, проблема тут все-таки не в микроавтобусах, а в низких требованиях к перевозчикам, которые переделывают автомобили, эксплуатируют их на износ, заботясь только о получении прибыли…

«ИЗЕТТА» С ВЕСЛОМ

В 1955 году БМВ представил этот и по сей день необычный автомобильчик для тех, кто не в состоянии был выложить больше 2550



марок за авто (в те годы средняя зарплата в Германии составляла 90 марок). Двенадцатисильный мотор позволял разогнать машину до 85 км/ч. Всего до 1962 года было выпущено 161 728 «изетт».

НА ПЛЕЧАХ «УРАЛА»

На шасси «Урала-55571-10» создан автомобильный кран КС-55722-1 с новой крановой установкой грузоподъемностью 25 тонн и увеличенной с 230 до 290° рабочей зоной. При движении машины передняя часть крана фиксируется.




JUBILEE MARKET HA
JUBILEE MARKET
JUBILEE
JUBILEE MARKET
DINNER JACKETS
Jacket Potatoes
JUBILEE MARKET HALL

ВЫ БУДЕТЕ ПОТРЯСЕНЫ!

Юрген Вольф. Фото: «Лотос»

Есть в мире машины, абсолютно бесполезные с рациональной точки зрения, подчас неудобные и некомфортные. При этом они безупречны в одном – умеют доставить водителю удовольствие. Таков «Лотос-Элиз 111R».





В нем неудобно почти все. Неудобно забираться через узкий проем и устраиваться где-то внизу, будто грузишься в трюм; неудобно сидеть, когда в тебя вгрызается тесное седло; неудобно возить что-либо в багажнике размером с перчаточный ящик. И все-таки из этой машины совершенно не хочется вылезать, не говоря уже о том, чтобы вернуть тестовое авто владельцам.

За индексом 111R скрывается самая мощная модификация «Элиза». Доработанный мотор «Тойоты» объемом 1,8 л с управлением подъемом клапанов легко выкручивается до 8000 оборотов, развивая 192 л.с. В машине с задним приводом и весом всего 860 кг это производит неизгладимое впечатление. Но коль мы уж начали с минусов, скорее с ними разделаемся.

В этом автомобиле не найти ничего, что не гремит или не зудит, будь то рычаг переключения передач, стекла или алюминиевые панели в салоне. Чем быстрее едешь, тем громче акустическое сопровождение. Впрочем, после 120 км/ч расположенный сразу за водителем мотор начинает реветь так, что с легкостью заглушает все остальное.

Посадка – отдельное испытание. Кто хочет спровоцировать насмешки или постоянные издевки над собой, пусть лишь раз залезет в «Элиз» с установленной крышей на глазах друзей. Сначала надо сложиться, как перочинный нож (если живот позволяет), вытянуть одну ногу вперед над высоким порогом, затем пронести в узкий проем пятую точку, попасть ею в подушку водительского сиденья и, наконец, подтянуть сложенную пополам вторую ногу, стараясь не зацепиться за дверь. И вот, стиснутые слева и справа, вы сидите внутри, в эдаком тоннеле, сужающемся в направлении педалей. Обзора назад – никакого, а главный элемент комфорта – радио, которое все равно невозможно услышать на ходу. Кондиционер? Да, есть пара серебристых кнопок.

В желании устроиться поудобнее водитель ограничен. Обволакивающая ваше тело скорлупка передвигается лишь вперед-назад, правда, в довольно большом диапазоне. Она настолько узка, что слегка полноватые люди оплатят длительные поездки синяками на боках – про обивки лучше не спрашивайте. Отделка интерьера? У сегодняшнего «Элиза» она стала несколько лучше. Но рычаг ручного тормоза все также скребет-



Легкая шестиступенчатая коробка передач «Тойоты» оснащена новым механизмом переключения «Лотос».



Двигатель с системой «интеллектуального управления» подъемом клапанов VVTL-i (Variable Valve Timing and Lift-intelligent) развивает 141 кВт/192 л. с. при 7800 об/мин и разгоняет «Элиз» до 160 км/ч за 13 секунд.

Обзора назад – никакого, а главный элемент комфорта – радио, которое все равно не услышать на ходу.



КУРОРТНЫЙ РОМАН

Анатолий Сухов

«Тойота» выпускает полноприводные автомобили более полувека. Были среди них и вседорожники, как знаменитый «Ленд Крузер», и «горячие купе», как «Селика Турбо», были и раллийные версии – опыта японским конструкторам не занимать. Наверное, поэтому RAV4 сразу завоевал симпатии покупателей: он оказался удачным компромиссом между «городом и деревней», ладно скроенным и вдобавок традиционно надежным.

Постоянный полный привод с возможностью блокировки межосевого дифференциала, позаимствованный от «Селики», клиренс 200 мм и 16-дюймовые колеса придают уверенность на легком бездорожье, но сравнительно короткие ходы подвески, отсутствие межколесных блокировок и, особенно, пониженного ряда передач все же ставят «равик» в ряд «паркетников» – нередко в густой грязи и колеса-то не провернуть. Зато на асфальте он почти не уступит легковому автомобилю ни в динамике разгона, ни – благодаря жесткому несущему кузову и независимой подвеске – в управляемости. Длиннобазные версии на шоссе заметно устойчивее «коротышек», меньше таскает их и в разбитой колее, но геометрическая проходимость у них чуть хуже. Выпускались и переднеприводные RAV4, их цена примерно на 10% ниже, но игра не стоит свеч: расход топлива и цены на обслуживание примерно те же, зато проходимость далеко не та. Да и продать их потом сложнее.

Второе поколение RAV4 получило новые двигатели с изменяемыми фазами газораспределения на впуске и другую схему трансмиссии с автоматической блокировкой межосевого дифференциала (теперь межосевой дифференциал с вискомуфтой конструктивно объединен с передним межколесным). Другие узлы

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1994 год.** Дебют модели Toyota RAV4 (трехдверный универсал). Двигатель – бензиновый, P4, 2,0 л, 94 кВт/128 л. с. (мод. 3S-FE). Коробка передач – A4 или M5, привод – передний или постоянный полный, с возможностью блокировки межосевого дифференциала.
- **1995 год.** Пятидверная версия.
- **1996 год.** Мощность мотора 2,0 л увеличена до 121 кВт/165 л. с. (мод. 3S-GE).
- **1998 год.** Рестайлинг. Кабриолет.
- **2000 год.** Второе поколение RAV4. Новые двигатели: бензиновые, P4, с изменяемыми фазами газораспределения на впуске (VVT-i): 1,8 л, 92 кВт/125 л. с. (мод. 1ZZ-FE); 2,0 л, 110 кВт/150 л. с. (мод. 1AZ-FE). Изменена схема трансмиссии: блокировка межосевого дифференциала стала автоматической (вискомуфта).
- **2001 год.** Турбодизель с непосредственным впрыском топлива, P4, 2,0 л, 85 кВт/116 л. с. (мод. 1CD-FTV). Агрегатировался только с механической КП.
- **2004 год.** Рестайлинг: бамперы, светотехника, интерьер.



Трехдверный RAV4 чаще выбирают молодые женщины: на роль семейного он не подходит – слишком мало места на заднем сиденье и в багажном отделении, а для одного-двоих – в самый раз. Да и парковаться удобнее. На высоких скоростях и в колее «коротыш» заметно рыскает.



Интерьер первого поколения выглядит архаично, но неудобным его назвать нельзя.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, $
Ремень ГРМ/ролики/помпа (двиг. 3SF)	48/153/170
Свеча зажигания обычная/платиновая	4,5/15,5
Комплект сцепления	351
Подшипник передней/задней ступицы	96/200
Комплект передних дисков/колодок	302/90
Комплект втулок/стоек стабилизатора передней подвески	15/153
Амортизатор задней подвески	44
Крыло переднее	198
Капот	398
Передний бампер	325
Фара (с корректором/без корректора)	239/185

Современная панель приборов намекает на спортивный потенциал автомобиля, но белые шкалы приборов не очень хорошо читаются.



и агрегаты не претерпели существенных изменений (см. также Историю модели).

Базовая комплектация новых трех- и пятидверок включает электропакет, подогрев передних сидений, климат-контроль, магнитолу, фронтальные подушки безопасности, ABS, противотуманные фары, легкосплавные диски и центральный замок с дистанционным управлением. Следующий уровень предусматривает дополнительно обогрев наружных зеркал, самоблокирующийся дифференциал заднего моста и так называемый «широкий пакет» (шины 235/60R16 и расширители крыльев). Машины в люксовом исполнении R5 отличаются кожаным салоном.

RAV4 первого поколения стоит в Москве 9–15 тыс. долларов. Цены на авто второго поколения пока не опускаются ниже 20 тысяч. Впрочем, после обновления модельного ряда этой весной они наверняка упадут.

ДВА ЛИТРА ДЛЯ РОССИИ

Подавляющее большинство «равиков», колесящих по дорогам России, – с двухлитровыми бензиновыми «четверками». Других к нам официально и не поставляли, лишь небольшая часть ввезенных трехдверок второго поколения – с двигателем 1ZZ-FE 1,8 л.

На машинах первого поколения стоял очень надежный мотор 3S-FE, прямой аналог 2,2-литрового от «Кэмри» (ЗР, 2004, № 9, с. 252), но без балансирных валов. Он спокойно переваривает «92-й» бензин, а владелец может не опасаться обрыва ремня ГРМ – клапаны при этом не страдают. Регламент предусматривает замену ремня каждые 100 тыс. км (хотя оригинал нередко служит и 150 тыс. км). При второй замене потребуются также ролики и помпа. На 100 тыс. км желательно также профилактически промыть форсунки и проверить зазоры ГРМ, но обычно они не уходят и к 200 тыс. км.

Второе поколение получило двигатели с цепным приводом ГРМ с гидронатяжителем. Механизм очень надежен. Зазоры в клапанах регулируют подбором толкателей (стаканчиков), но на практике регулировка не требуется до 300 тыс. км. Помпа теперь приводится поликлиновым ремнем и меняется без разборки ГРМ.

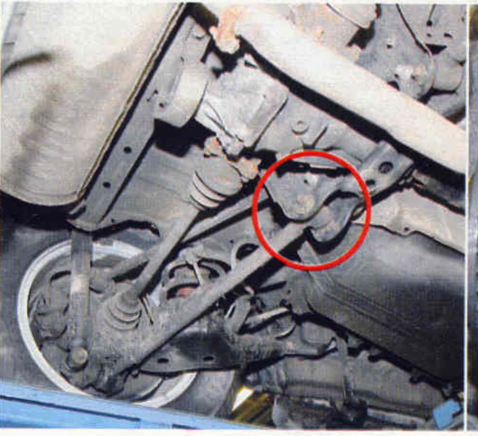
Для нового двигателя рекомендован бензин с ОЧ 95, но практика показала, что подходит и «92-й». В любом случае после 150 тыс. км желательно промыть

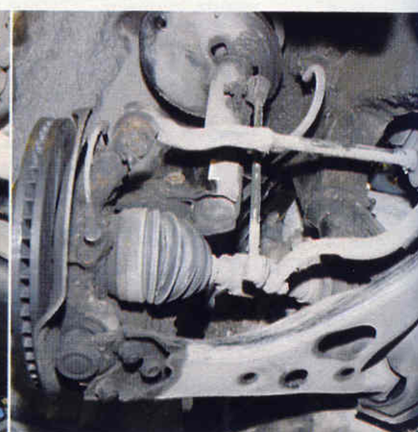
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, $
Диагностика электронных систем автомобиля	75
Диагностика состояния ходовой/подвески	60/30
Замена ремня ГРМ/его роликов и помпы (двиг. 3SF)	185/ +275
Промывка форсунок (включая расходные материалы)	200
Замена сцепления	500
Замена подшипника передней/ задней ступицы	120/ 100
Замена комплекта передних тормозных колодок/дисков	40/80
Замена втулок/стоек стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески	50/50
Замена амортизатора задней подвески	30
Регулировка углов установки колес	150
Замена сальника рулевого механизма (переборка рейки)	300


Задняя дверь открывается вправо – для Японии в самый раз, для России – неудобно.


Межосевой и межколесный дифференциалы с 2000 года объединены в одном корпусе. От ударов алюминиевые картеры защищает стальной подрамник.


К 100 тыс. км могут потечь амортизаторы, других проблем с задней подвеской нет. Чтобы не закисли эксцентрики для регулировки схождения (в кружке), их стоит защитить антикором.


Передняя подвеска типа «Мак-Ферсон» проста и неприхотлива. Большинство деталей служит более 150 тыс. км. Шаровые опоры можно заменить отдельно от рычага.

форсунки. Примерно каждые 10–15 тыс. км выходят из строя свечи зажигания (не выдерживают положенных 20 тыс. км). Платиновые свечи держатся заметно дольше – 40–50 тыс. км, но по деньгам получается одно и то же. Замена антифриза предусмотрена каждые 40 тыс. км. Доливать масло между ТО практически никогда не приходится, а меняют его каждые 10 тыс. км.

ДОРОГО, НО НАДЕЖНО

Трансмиссия RAV4 довольно неприхотлива, но требует ухода: каждые 40 тыс. км приходится обновлять масло в агрегатах. Для АКП предусмотрено оригинальное T (для старых машин) и T-4 (для новых), для МКП, «раздатки» и переднего моста – TAF-X 75W90 GL-5, для заднего – SAF-XJ 75W140 GL-5 (подходит как для простого, так и для самоблокирующегося дифференциала). Обычно типы масел указаны на щупе или на наклейке на картере.

«Автомат» имеет два режима работы – экономичный Norm и спортивный (в том числе для тяжелых условий) PWR, однако штурм тяжелого бездорожья заметно сократит его ресурс. То же относится и к сцеплению. При нормальной эксплуатации оно продержится 200 тыс. км.

ШРУСы очень долговечны, но лет через семь могут появиться трещины на чехлах. Если вовремя заменить их, шарнир еще послужит. Карданная передача не доставляет хлопот, но если погнули вал, менять все придется в сборе. Подшипники колес служат более 150 тыс. км. Досрочно их меняют чаще всего изза ударов или нештатного вылета колес.

Независимая подвеска всех колес недешева в ремонте, но очень долговечна. Чаще всего придется менять втулки переднего стабилизатора (80–100 тыс. км) и задние амортизаторы (течь к 100–120 тыс. км). Каждые 40–50 тыс. км стоит проверять углы установки колес и смазывать регулировочные эксцентрики в задней подвеске. Иначе в один прекрасный день, чтобы выставить схождение колес, придется менять нижние рычаги.

Рулевое управление очень надежно, наконечники тяг служат годами. Но к 150 тыс. км могут появиться небольшой люфт рулевого вала в направляющей втулке или течь жидкости по сальнику рулевого механизма. Замена копеечной детали стоит недешево, поэтому при небольшой течи просто подливайте жидкость.

На машинах первого поколения устанавливали задние барабанные тормоза, на втором – дисковые. Первые хуже очи-



Пятидверная версия – наиболее распространенная в России.



Цепной привод новых двигателей – безусловный плюс, а вот три нейтрализатора при качестве нашего бензина – явное излишество.



Под кузовом – минимум выступающих частей. Карданная передача проходит достаточно высоко.

щаются, вторые быстрее изнашиваются. Передние колодки стираются немного быстрее задних и служат от 10 (на машинах с «автоматом») до 40 тыс. км. Диски выдерживают два–четыре комплекта колодок и почти никогда не коробятся в процессе эксплуатации.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ БАЛАНС

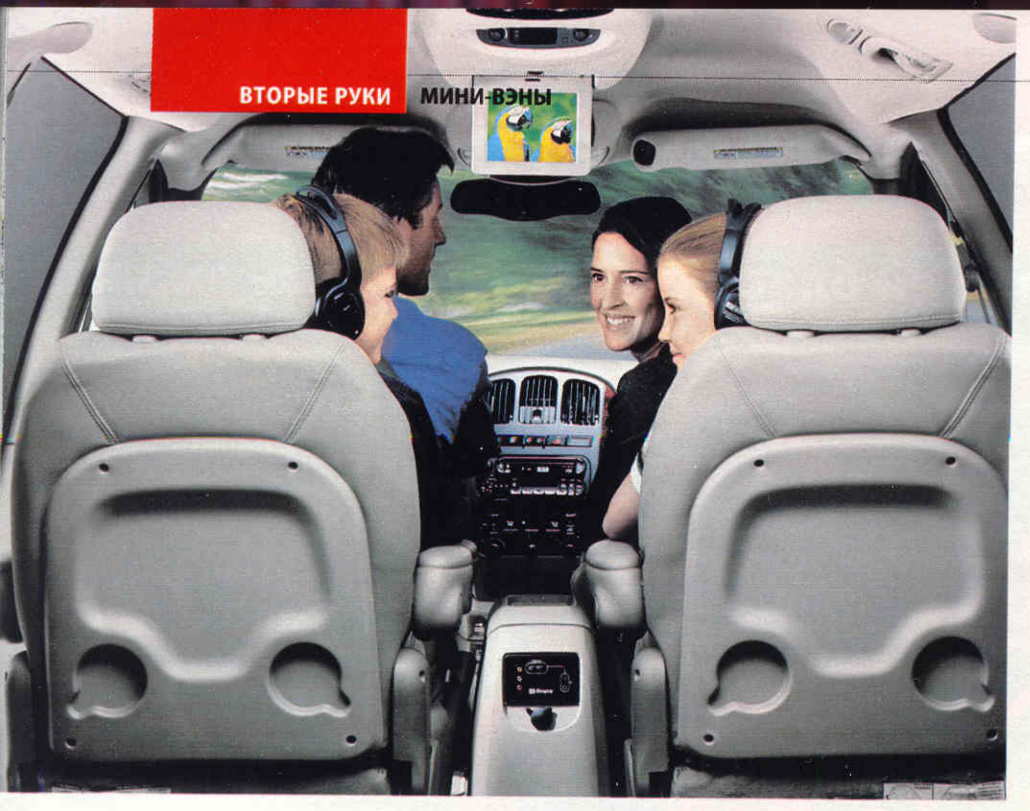
Аккумулятор на 40 А·ч, которым комплектуют новые RAV4, в России работает на пределе. Многие владельцы оснащают свои автомобили поисковыми системами («Цезарь Сателлит» и т. п.) – сравнительно мощными потребителями энергии, и после нескольких дней простоя мотор нередко приходится «прикуривать». Решение проблемы – батарея на 65 А·ч (в узком высоком корпусе). Первое поколение обходится штатной батареей, ее емкость чуть выше – 46 А·ч.

Отделку салона в первом «равике» не назовешь изысканной, а ползунки управления отопителем даже в середине 90-х казались архаизмом. Но хорошо то, что хорошо работает – претензий к оборудованию почти нет. А вот шумоизоляция оставляет желать лучшего; основные стуки – от попадания камушков по колесным аркам, нередко скрипит и задняя дверь, поэтому дополнительная обработка (обклейка панелей кузова, обработка арок антигравийной мастикой) не помешает. Отнюдь не лишние и брызговики: без них при езде по грейдеру наверняка расколете бампер.

С кузовом нет хлопот. Он оцинкован, высоко приподнят над дорогой, а выступы прикрыты пластиковыми накладками. Силовой агрегат неплохо защищен подрамником.

При покупке проверьте наличие трех ключей: двух основных (с пультом дистанционного управления) и одного сервисного – им нельзя открыть «бардачок». □

Благодарим дилерский техцентр «ТОЙОТА ЦЕНТР БИТЦА» за помощь в подготовке материала.



ЧЕМОДАННОЕ НАСТРОЕНИЕ

Анатолий Сухов

Наступила весна – пора думать об отпуске. Автомобиль избавит от хлопот с билетами и багажом, позволит проложить маршрут на любой вкус и даже существенно сэкономить, если взять на борт несколько пассажиров. Лучше других приспособлены к дальним поездкам мини-вэны: за рулем не устаешь, а внутри свободно разместится вся семья с корзиной, картонкой и маленькой собачонкой. Пока в России таких машин немного (менее 0,5%), но их доля на рынке с каждым годом растет.

Мини-вэн – не маршрутка, поэтому третий ряд сидений владельцы используют крайне редко: с ним места для багажа почти не остается, да и удобство посадки-высадки оставляет желать лучшего (одно из немногих исключений – «Крайслер-Гранд Вояджер»). Многие, путешествуя вдвоем, снимают и кресла второго ряда. Тогда в огромный багажный отсек легко поместятся не только чемоданы, но и лыжи, доска для серфинга или разборный катамаран. Некоторые умудряются возить в мини-вэне мото- или гидроцикл.

Покупают в основном подержанные автомобили, новые не многим по карману: самый доступный – «КИА-Карнивал» – в минимальной комплектации стоит около 20 тыс. долларов, цена же «Крайслера-Гранд Вояджер» зашкаливает за полсотни. Мы постараемся уложиться в 16 тысяч.

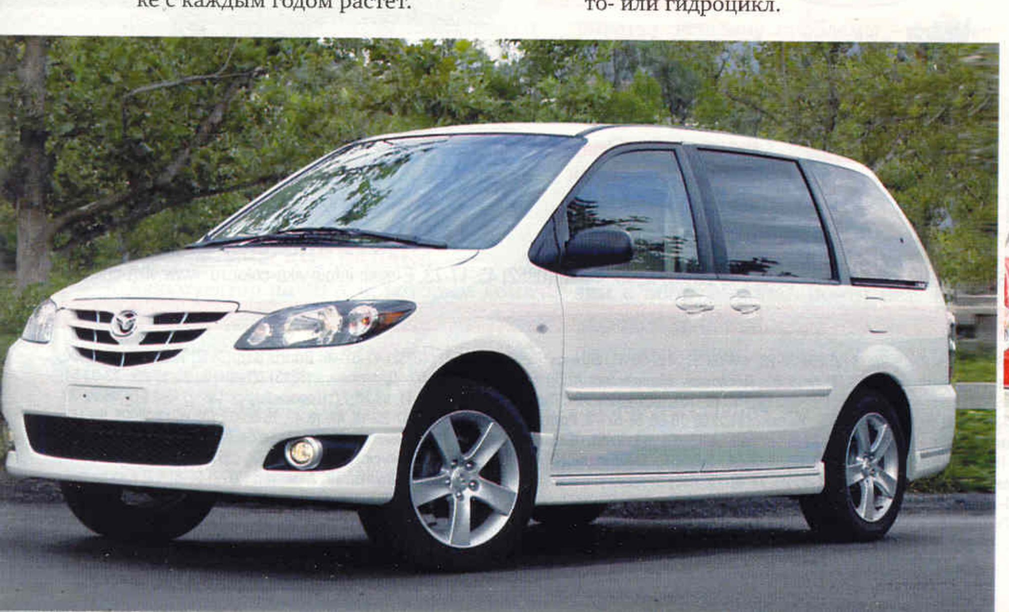
СО ВСЕГО СВЕТА

Мини-вэны, что колесят по дорогам России, – самого разного происхождения. Меньшинство продано здесь официальными дилерами. Корпоративные «разгонные» машины – обычно со сравнительно слабыми бензиновыми двигателями и механической коробкой передач; для себя же покупатели зачастую выбирали мощные версии с «автоматом».

Основной поток автомобилей – из Европы; в нем попадаются как здешние, так и заморские марки, главным образом японские. Автоматическая коробка передач встречается реже «механики», а дизели куда чаще бензиновых моторов.

Немало мини-вэнов везут из США и Канады. Помимо «крайслеров», «плимутов» и «доджей», встречаются «тойоты», «хонды» и «мазды» (хит сезона – «Мазда-MPV»). Несмотря на дорогую растаможку (двигателей объемом до 2,5 л сравнительно немного) и доставку (около $1000), цены остаются вполне конкурентоспособными, в основном благодаря низкой стоимости этих машин там. Среди импорта из Америки практически не встретишь дизелей и «механики». Дотошный покупатель, владеющий английским, сможет проследить судьбу понравившегося «американца» по интернету, для этого достаточно знать VIN.

При заказе из-за границы комплектацию мини-вэна нужно оговаривать де-





«Мазда-MPV» – американский хит сезона. Вместе с автомобилем можно заказать и «расходники» – дешевле выйдет.

тально. Например, при покупке нового автомобиля многие владельцы отказываются от третьего ряда сидений. Если они вам нужны, проще и дешевле попросить перегонщика найти и установить «бэушные» на месте. При заказе в США стоит позаботиться о запчастях и эксплуатационных жидкостях для ТО – в Америке они стоят копейки.

ДИЗЕЛЬНЫЕ НЮАНСЫ

Дизельный двигатель для мини-вэна – «то, что доктор прописал». Устраивать светофорные гонки солидному автомобилю не пристало, а тратить драгоценные литры бензина на пробивание высоким «лбом» воздушного потока – жалко. К тому же самый малый в гамме двигатель нередко оказывается слабоват для груженой машины (пример – «Форд-Гэлакси»), что еще усугубляется неудачным выбором передаточных чисел трансмиссии («Рено-Эспас»). Дизели же отличаются «тракторным» моментом (загрузка не сильно снижает разгонную динамику) и экономичностью (средний расход солярки в полтора раза ниже, чем бензина). Для путешественника такой автомобиль – находка. На одной заправке нередко удается проехать тысячу с лишним километров!



«Вояджер» и «Караван» – наиболее вместительные в своем классе и очень комфортабельные.



Дизельные версии предлагают почти все производители (среди «отказников» – лишь «Хонда» да некоторые американцы). Но не все из них одинаково хороши для России. Лучший вариант – турбодизель с механическим ТНВД и обычными форсунками, которые и разобрать можно, и заменить недорого. Пример – дизель XUD9 на « Пежо-806». До 1998 года подобные моторы шли и на «фольксвагенах». Современные – с насос-форсунками – не менее надежны, но куда дороже в эксплуатации. Забарахлившую форсунку, как правило, приходится менять, а учитывая ее цену (около $900) и качество дизтоплива, к таким расходам нужно быть готовым, особенно если автомобиль уже побегал по России. Впрочем, одновременно форсунки не отказывают, поэтому в дороге за них не стоит беспокоиться. Чаще проблемы возникают из-за неисправности датчика массового расхода воздуха или турбокомпрессора.

Японские дизели в целом надежны, но специалистов по ним мало. Поэтому даже замена ремня ГРМ порой становится проблемой. Итак, если уж решились брать дизель, не скупитесь на тщательную диагностику, ТО и оригинальные запчасти – ремонт дороже выйдет.





«Фольксваген-Шаран» – один из самых популярных в России мини-вэнов. При покупке обязательно убедитесь в работоспособности обоих контуров кондиционера – холод должен подаваться и к сиденьям третьего ряда. Ремонт может вылиться в кругленькую сумму – до 2000 долларов.

ПОБЫСТРЕЕ ИЛИ ПОМЯГЧЕ?

Родоначальник мини-вэнов – «Рено-Эспас» – редкий гость на рынке, хотя отзывы о его надежности неплохие. Оснащение и отделка салона сегодня уже проигрывают многим конкурентам, а пластмассовые крылья и двери (у нас – несомненное достоинство) с 1998 года уступили место металлическим. Чуть выше спрос на французских близняшек – «Пежо-806» и «Ситроен-Эвазьон». Если «жигулевский» темп разгона и «максималка» 160 км/ч вас устраивают, то стоит присмотреться к проверенному временем вихрекамерному дизелю. Хорошо себя зарекомендовал и наддувный бензиновый мотор. «Хонда-Шаттл» и «Одиссей», «Мицубиси-Грандис», «Тойота-Превия» в леворульном варианте сравнительно дороги, как и их сервис.


«Гранд Вояджер» (база увеличена на 150 мм) с 1996 года оснащался самыми мощными двигателями V6.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ МИНИ-ВЭНЫ В МОСКВЕ

Автомобиль (год выпуска)	Объем двигателя* (тип КП**)	Цена, $
«Мазда-MPV» (2000)	Б 2,0 л (А)	16 500
	Б 2,5 л (А)	17 500
«Крайслер-Вояджер», «Плимут-Вояджер», «Додж-Караван» (2001)	Б 2,4 л (А), Б 3,3 л (А)	16 000
«Додж-Гранд Караван» (2000)	Б 3,8 л (А)	17 500
«Фольксваген-Шаран» (1999)	Б 2,0 л (М)	15 500
	Б 2,8 л (А)	18 000
	Д 1,9 л, 110 л. с. (М)	17 500
«Понтиак-Транс Спорт», «Шевроле-Люмина» (1996)	Б 2,3 л (А), Б 3,1 л (А)	7000

* Б – бензиновый, Д – дизельный.

** А – автоматическая, М – механическая.

Среди «японских американцев» растущим спросом пользуется «Мазда-MPV» последнего поколения. Двигатели объемом до 2,5 л позволяют уложиться в выгодный таможенный тариф. Салон-трансформер и сдвижные двери по обоим бортам делают «Мазду» не только хорошей путешественницей, но и вместительным грузовичком для поездок в супермаркет или на строительный рынок. Правда, подобрать экземпляр с немарким салоном не так-то просто! Пока MPV с трудом вписывается в выбранные нами ценовые рамки (предложения с двухлитровым мотором начинаются с 16 тыс. долларов), но уже появляются машины с пробегом по России – подешевле. Проблема лишь с доставкой запчастей: ждать приходится не одну неделю.

Следующий кандидат – чистокровный «американец». Родные братья «Крайслер-Вояджер», «Плимут-Вояджер» и «Додж-Караван» уже несколько лет пользуются устойчивым спросом. У дизельных двигателей не очень хорошая репутация, зато бензиновые зарекомендовали себя отлично, особенно объемом свыше 2,5 л. Даже у базового (не удлиненного) «Вояджера» действительно семиместный, без

На правах рекламы

КРАСИВО И БЕЗОПАСНО!

Для каждого автомобилиста, будь он любитель или профессионал, есть вещи, не требующие доказательства. Например: нельзя продолжать движение на красный свет, нельзя пользоваться неисправным автомобилем, нельзя отвлекаться от дороги - и так до бесконечности. Но многое не только можно, но и нужно. Список того, что можно и нужно, также может занять десятки страниц.

Мы остановимся на одном - тонировании автомобильных стекол с помощью самоклеящихся пленок. Ушли в прошлое нелепые запреты. Изменение № 3 к ГОСТ 5727-88 «Стекла безопасные для наземного транспорта» нормирует только светопропускание нормативной зоны «П» 75 % - а это центральная часть лобового стекла и небольшая по площади часть боковых стекол, через которые водитель видит зеркала заднего вида. Светопропускание остальных стекол вообще не нормируется.

Если Вы хотите, чтобы Ваш автомобиль был не только красивым, но и безопасным, в этом случае тонировка является идеальным решением.

В первую очередь, при выборе пленок для тонирования автомобильных стекол нужно ориентироваться на качество и известность марки. Именно этим критериям оптимально соответствуют пленки LLumar производства компании CPFilms Inc. (США).

Все пленки LLumar производятся из материалов самого высокого качества с использованием передовых технологий, что обеспечивает оптимальные качественные характеристики и эксплуатационные свойства в течение длительного периода.

Автомобильные пленки LLumar предназначены для улучшения эксплуатационных свойств и внешнего вида Вашего автомобиля. Имеется широчайший выбор бесцветных и окрашенных металлизированных пленок, а также пленок, сочетающих в своей структуре окрашенные и металлические слои. Эти пленки соответствуют высочайшим требованиям, а их ассортимент позволяет избрать подходящие именно для Вашего автомобиля.

Наибольшую актуальность приобретает установка пленок в жаркое время года, т.е. летом, когда салон автомобиля сильно перегревается, а яркое солнце слепит водителю глаза. Пленки LLumar задерживают 99% ультрафиолетовых лучей при достаточно высоком пропускании видимого света. А это не только продлит в несколько раз жизнь салона, но и надежно защитит ваши глаза от ультрафиолета. Антицарапинное покрытие пленок позволяет обеспечить отличные эксплуатационные свойства тонированных автомобильных стекол.

И еще один немаловажный факт. Установка тонирующих пленок LLumar повышает прочность стекла в несколько раз и делает их безосколочными.

В нашем ассортименте есть специальная полиуретановая пленка для защиты автомобильной эмали. Продукт предназначен для создания невидимой защиты эмали от появления царапин, сколов и других механических повреждений. Высокая эластичность пленки позволяет устанавливать ее на поверхности с любой кривизной.

Выполнение работ только в специализированных тонировочных центрах гарантирует комфортную и безопасную езду. Именно таковыми являются тонировочные центры компании «Соларекс». В наших центрах работают высококвалифицированные специалисты, имеющие международные сертификаты об окончании курсов по тонированию автомобильных стекол. В настоящее время в Москве функционирует несколько тонировочных центров, расположенных в разных районах столицы. Установка пленок производится без демонтажа стекол, что значительно ускоряет процесс установки, но никак не сказывается на качестве выполнения работ.

Профессиональные пленки LLumar - Ваш пропуск в мир комфорта и безопасности!

ЗАО «Соларекс», Москва, ул. Б.Серпуховская, д. 5, стр. 6

(095) 777-57-55



«Понтиак-Транс Спорт». Кажется, что этот мягкий вагончик создан для дальних путешествий! Но на наших дорогах чересчур мягкая подвеска требует постоянной работы рулем начиная от 100 км/ч – утомляет! Вопреки распространенному мнению, пластиковый кузов довольно устойчив к несильным ударам: нередко вмятина сама «отыгрывала», восстанавливая форму.

всяких скидок, салон – в грузопассажирском варианте объем за спинками передних сидений достигает 4,7 м^3.

Поклонников дизелей ждут стройные ряды немецких отпрысков: «Фольксваген-Шаран», «Форд-Гэлакси» и «СЕАТ-Альгамбра», варианты по сути одного и того же автомобиля. Проблем с ними почти нет. Двухлитровый «фольксвагеновский» бензиновый мотор фантастически надежен, но тяжелым «вэнам» его маловато. А «Гэлакси» вообще официально продавали только с 2,3-литровым. «Шаран» и «Альгамбру» предлагают и в полноприводном варианте. До 2000 года задние колеса подключались через вискомуфту. После рестайлинга ей на смену пришла быстродействующая муфта «Халдекс» с электронным управлением. На ходу «немцы» заметно плотнее, жестче «американцев». Они отменно управляются и на высоких скоростях. На рынке таких машин очень много; шестилетки из Европы предлагают от 16 тыс. долларов, с пробегом по РФ – за 12–14. Дизельный двигатель поднимает цену примерно на 2 тысячи.

Последний вариант – для тех, кто любит уют старых «диванных» авто и их же простоту и ремонтопригодность. «Понтиак-Транс Спорт», «Шевроле-Люмина» и «Олдсмобил-Силуэт» различаются лишь элементами оформления. «Транс Спорт» более спортивен, редкий «Силуэт» более изыскан, а простенькая «Люмина» – «рабочая лошадка». Больше всего на рынке экземпляров 1990–1996 гг. выпуска – с пластиковым кузовом на мощном стальном каркасе. Благодаря такой конструкции многие из них отлично сохранились. Двигатели 3,1 л в паре с «дубовым» трехступенчатым «автоматом» – практически неубиваемые, да и в ремонте несложны. Серьезных проблем с запчастями нет, к тому же многое подходит от… «Опеля» двадцатилетней давности. Стоят «пластмассовые вагончики» не дороже новой «десятки». □

На правах рекламы

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО КАК ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ

Ни для кого не секрет насколько важно исправное состояние рулевого управления для автомобиля. Недаром рулевой механизм наряду с тормозами считается самой важной системой автомобиля, ведь любая неисправность в этих системах может повлечь за собой самые плачевные последствия, вплоть до полной потери контроля над управлением автомобиля. Именно поэтому установка качественных компонентов рулевого управления и подвески имеет критическое значение. Но выбрать действительно надежные детали из того многообразия, которое предлагает сегодня рынок, неспециалисту бывает не так уж просто. Как не ошибиться при покупке компонентов рулевого управления? На что обратить внимание при выборе производителя?

Начнем с того, что обеспечить полный контроль над качеством продукции под силу далеко не каждой компании. Для этого необходимы определенные финансовые и производственные ресурсы. Один из лидеров среди отечественных производителей запчастей – ЗАО «Кедр». Компания занимается производством компонентов рулевого управления и подвески для классических и переднеприводных моделей ВАЗ, автомобилей Нива, Ока, Славута и, по оценкам собственных маркетологов, занимает около 25–30% процентов рынка в своем сегменте. Уверенное положение на рынке позволило менеджменту завода сосредоточить на своих предприятиях всю технологическую цепочку по производству деталей. Например, шаровую опору в «Кедре» делают целиком, начиная от пальца и заканчивая готовой продукцией в упаковке, в отличие от конкурентов, которые палец для шаровой закупают на стороне. «Кедру» это позволяет не только контролировать качество деталей на всех этапах производства, но и внедрять новые технологии, в которых не заинтересованы поставщики для продукции, которая продается под чужими торговыми марками. Для производства пальца шаровой в «Кедре» был внедрен уникальный для России метод поперечно-клиновой прокатки, который отличается более прочной деталью на выходе и, что немаловажно, экономичностью. Экономия тоже идет на пользу потребителям, потому что уменьшение себестоимости на одном этапе производства позволило использовать более дорогую технологию покрытия деталей методом катафореза, который позволяет наносить защитное покрытие слоем в 18–20 микрон полностью на всю деталь и показывает пятнадцатикратную устойчивость по сравнению со стандартной порошковой технологией.

Кроме освоения новых технологий производства, устойчивое финансовое положение позволяет ЗАО «Кедр» проводит и собственные исследовательские разработки и уже не просто идти в ногу со временем, а участвовать в создании будущего автомобилестроения. На заводе успешно работает конструкторское бюро, которое самостоятельно с помощью современных компьютерных систем моделирует новые детали. Специалистами завода разработаны и запатентованы: шаровое шарнирное соединение, электролит для электрохимического осаждения многофункциональных покрытий на основе никеля, устройство поперечно-клиновой прокатки изделий переменного сечения и множество других изобретений и полезных моделей.

ЗАО «Кедр» (Миасс) (35-135) 4-24-51, 4-15-22

ООО «Торговый Дом «Миассзапчасть» (Миасс) (35-135) 4-28-32

ООО «Кедр-Авто» (Москва) (095) 975-73-41, 975-73-43



ВКУС – СПЕЦИФИЧЕСКИЙ!

Андрей Кочетов

Многообразие модификаций японских автомобилей поражает иногда даже знатоков. Требования внутреннего рынка столь специфичны, что приходится совмещать, казалось бы, несовместимое: мини-вэн с динамикой спортивного автомобиля и проходимостью «паркетного» вседорожника. Пример – довольно популярный «Мицубиси-RVR». Европейский аналог – «Спейс Раннер». Автомобиль выпускают с автоматической и механической трансмиссией, передним или постоянным полным (с вискомуфтой в межосевом дифференциале) приводом, моторами от 136 до 250 л. с. Поначалу разобраться в «винегрете» из более чем десятка вариантов довольно трудно. Если вам понравился RVR и вы готовы отдать за подержанный автомобиль от 10,5 до 13,5 тысячи долларов, попробуем подобрать подходящий вариант.

Начнем с кузова. Чаще всего он четырехдверный – справа дверь одна! Это один из главных недостатков праворульной машины – пассажиры вынуждены выходить на проезжую часть. Пятидверные кузова встречаются реже, но для эксплуатации в России стоит поискать именно такой. Проемы задних двере узковаты, поэтому полному пассажиру за браться на второй ряд затруднительно. Си деть сзади некомфортно – места для ног ма ло. Спереди – двери нормальной ширины и ногам простор. Водительское кресло, кроме двух стандартных регулировок, дает возмож ность изменить высоту и угол наклона подуш ки. Есть и складной подлокотник.

Набор опций обычен: стекла и зеркала «на электричестве», центральный замок, климати ческая установка, две подушки безопасности, ABS. К эргономике, как и к ездовым качествам,


«Мицубиси RVR 1,8 GDI» 2000 года выпуска – практичный пятидверный переднеприводный вариант, куплен в Москве год назад за 12 000 долларов.


Багажник удобен, сиденья заднего ряда можно сложить или демонтировать. Аккуратные японцы выпускают даже съемные маты – они предохраняют обивки от загрязнения.

Салон Space Runner – на вид просторен, на самом деле сзади тесноват.


Версия для Европы «Мицубиси-Спейс Раннер»: привод только передний, двигатели 2,0 и 2,4 л мощностью 135 и 150 л. с. с автоматической или механической коробкой передач.





Органы управления и приборная панель RVR – минимальная версия с «автоматом».



Базовый Space Runner с механической коробкой беднее на две подушки безопасности.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RVR 1,8 GDI	RVR 2,0 GDI (RVR 2,0 GDI automat)	RVR 2,0 Turbo 4 WD (RVR 2,0 Turbo 4 WD automat)	RVR 2,4 GDI (RVR 2,4 GDI automat)
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4300	4290	4480	4290
ширина	1695	1695	1740	1695
высота	1650	1650	1720	1650
база	2550	2550	2550	2550
колея спереди/сзади	1460/1465	1460/1465	1500/1465	1460/1465
Радиус поворота, м	5,2	5,2	5,2	5,2
Снаряженная масса, кг	1380	1380	1570	1380
Полная масса, кг	1880	1880	н. д.	1880
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,0	11,0 (13,2)	10,5 (11,0)	10,6 (13,0)
Макс. скорость, км/ч	180	185 (175)	220	190 (180)
Топливо/запас топлива, л	АИ-91–95/63	АИ-91–95/63	АИ-91–95/58	АИ-91–95/63
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	7,0	7,6 (8,1)	н. д.	7,6 (8,1)
городской цикл	12,0	12,5 (13,5)	18,0	12,6 (13,1)
смешанный цикл	9,1	9,4 (10,1)	10,6	9,4 (9,9)
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см³	1834	1997	1997	2351
Мощность, кВт/л. с.	103/140	100/136	184/250 (169/230)	121/165
при об/мин	6000	6000	5500	5500
Крутящий момент, Н·м	181	178	343	230
при об/мин	3750	4500	2500	3500
Трансмиссия				
Тип	передне- или полноприводная	переднеприводная	полноприводная	передне- или полноприводная
Коробка передач	A4	M5 (A4)	M5 (A4)	M5 (A4)
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза	дисковые вентилируемые			
Размер шин	205/65R15	205/65R15	215/70R16	205/65R15

придраться трудно. Диапазон регулировок позволяет удобно и подолгу сидеть за рулем. Динамика, управляемость, тормоза рассчитаны на активную и быструю езду. Подвеска жестковата, но мелкие неровности не досаждают.

У переднеприводной версии клиренс 160 мм, у полноприводной – 200. Для повседневной езды 1,8-литрового двигателя вполне достаточно. Любителям «покрутить» мотор понравится 2-литровый силовой агрегат с механической коробкой передач. Покупать RVR с двигателем 2,4 литра невыгодно из-за таможенных пошлин. Лучше уж поискать заряженную 2-литровую машину. Турбонаддув с интеркулером поднял мощность этого мотора до 250 л. с., а на тюнинговых версиях – до 280–300 л. с.! Однако не стоит забывать, что это уже спортивный снаряд с малым клиренсом, требующий уверенных водительских навыков, соответствующего обслуживания и затрат. □

На правах рекламы

СПРАВОЧНОЕ БЮРО



TurtleWax

Вопрос: У меня "Тойота" белого цвета 1996 г. Со временем краска как-то неравномерно пожелтела, хотя регулярно мою машину шампунем. Что делать?

Алексей Захаров, г. Москва.

Ответ: Появление серо-бурого, а на белом цвете - желтоватого налета является следствием окисления лакокрасочного покрытия. Под воздействием солнца, дорожных брызг с абразивными частицами грязи, кислоты, содержащейся в дождевой воде, древесном соке и птичьем помете, поверхность мутнеет, становится шершавой и изменяет цвет. Для удаления желтизны используйте восстановитель цвета Color Back. Он мягко и безопасно для краски снимет окисление. Обеспечивая глубокую очистку, удалит въевшиеся загрязнения и восстановит естественный цвет и блеск краски. Пройдите восстановителем всю лакокрасочную поверхность. Для более сильных и застарелых въевшихся загрязнений можно использовать тонкоабразивную пасту Rubbing Compound. После восстановления поверхности обязательно обработайте ее любым полиролем от Turtle Wax, например, цветообогащенным полиролем Color Magic для придания защитных свойств и глубокого блеска, а также маскировки мелких царапин. Регулярная мойка автошампунем (раз в 1-2 недели), а также использование полиролей (2-3 раза в год) и восстановителей (раз в 1-2 года) производства Turtle Wax позволит сохранить лакокрасочное покрытие в первозданном виде долгие годы.

Вопрос: Посоветуйте минимально необходимый набор автокосметики для сохранности нового автомобиля.

Из Интернета

Ответ: Все зависит от Вашего бюджета и степени любви к автомобилю. Минимально необходимы: хороший шампунь, очиститель и полироль. Например, шампунь Zip Wax, универсальный очиститель Big Orange и полироль "Кристальный". Если хочется большего, включите в Ваш набор пасту "Антицарапин" для устранения возможных поверхностных царапин, средство для очистки стекол "Чистое стекло", очиститель тканевой обивки Interior 1 или очиститель кожи Leather Cleaner&Conditioner, очиститель смолистых загрязнений Bug&Tar Remover, полироль для наружного пластика Extreme и внутреннего - Fresh Shine. Картина будет не полной без заключительного штриха: придайте новизну боковинам шин с помощью препарата "Черный лоск". Используйте специальную губку или щетку для мойки автомобиля, искусственную замшу для протирки насухо кузова после мойки. Для нанесения и располировки восстановителя, очистителей и полироля используйте специальный аппликатор или мягкую хлопковую ткань. Для стекол используйте бумажные полотенца. Зайдите на наш сайт www.zoom.ru и сделайте свой выбор. В принципе, совершенству нет предела.

КАЧЕСТВО МИРОВОГО ЛИДЕРА



Эксклюзивный дистрибьютор Zoom Energy Corp.
тел.: (095) 688 30 01; www.zoom.ru
Горячая линия "Красота автомобиля"
8 800 200-05-15
(звонок из России бесплатный)

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США)*

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
ВАЗ											
ВАЗ-1111, 11113	2900	2400	2100	1800	1600	1400	1300	1200	1000	900	800
ВАЗ-2104	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1400
ВАЗ-21043	4400	4000	3500	3200	2800	2400	2300	2100	1900	1700	1600
ВАЗ-21047	м.д.	4000	3600	3400	2800	2600	2400	2200	2100	-	-
ВАЗ-2105	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1200
ВАЗ-21053	3600	3200	3000	2600	2400	2200	2000	1900	1700	1500	1400
ВАЗ-2106	3600	3400	3100	2900	2600	2400	2100	2000	1800	1700	1400
ВАЗ-21061	м.д.	м.д.	м.д.	2800	2700	2400	2200	2100	1900	1600	1500
ВАЗ-21063	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1400
ВАЗ-2107, 21074	4300	3700	3400	3100	2900	2600	2400	2100	1900	1700	1600
ВАЗ-2108	-	-	-	-	-	-	3200	3000	2600	2300	2200
ВАЗ-21083	м.д.	5100	5000	4400	4000	3700	3200	3000	2700	2500	2200
ВАЗ-2109	-	-	-	-	-	-	3700	3100	2700	2500	2200
ВАЗ-21093	6000	5400	5000	4500	4100	3700	3400	3200	2800	2500	2300
ВАЗ-21099	6400	5900	5400	4900	4500	4100	3600	3400	3100	2800	2600
ВАЗ-2110	-	-	-	5300	4800	4300	4200	3800	-	-	-
ВАЗ-21102	7500	6700	6000	5400	5000	4500	4400	3900	-	-	-
ВАЗ-21103	7600	6800	6200	5600	5100	4700	4400	-	-	-	-
ВАЗ-2111	7600	6800	6200	5600	5200	5000	4900	-	-	-	-
ВАЗ-21113	7700	6900	6400	5500	5300	м.д.	-	-	-	-	-
ВАЗ-2112	7700	7000	6300	5600	5400	м.д.	-	-	-	-	-
ВАЗ-2114	6400	6000	5600	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2115	6600	6300	5700	5200	5000	4300	4200	-	-	-	-
ВАЗ-2121	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2300
ВАЗ-21213	м.д.	м.д.	5000	4400	3600	3300	3000	2800	2600	2500	2300
ВАЗ-21214	6500	5900	5100	4600	3700	3400	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-
ВАЗ-2123	9200	9000	8400	7200	м.д.	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2131	6800	6200	5800	5400	4300	4200	3900	3400	3300	2800	-

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
АЗЛК											
"Москвич-2141"	-	-	-	-	-	-	1800	1700	1500	1400	1200
"Москвич-21412"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1000
"Москвич-214122"	-	-	-	-	-	-	1800	1600	1500	1300	1100
"Москвич-Святогор 1.6"	-	-	м.д.	м.д.	м.д.	2200	м.д.	м.д.	-	-	-
"Москвич-Святогор 1.7"	-	-	м.д.	м.д.	2300	2100	1900	м.д.	-	-	-
"Москвич-Святогор 2.0"	-	-	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	2900	м.д.	-	-	-
ИЖ											
ИЖ-412	-	-	-	-	-	-	-	800	700	700	600
ИЖ-2126	4100	3900	3100	2500	2200	1800	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
ИЖ-2715	-	-	-	-	1800	1600	1300	1200	1000	900	700
ИЖ-2717	4300	3500	2900	2600	2000	-	-	-	-	-	-
ГАЗ											
ГАЗ-31029	-	-	-	-	-	-	-	1900	1800	1700	1600
ГАЗ-3110	6000	5800	4800	4200	3800	3200	2700	2600	-	-	-
ГАЗ-31105	7200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ГАЗ-3102	9000	8000	6500	5800	4500	3500	3100	2500	2000	1900	1600
ЗАЗ											
ЗАЗ-1102	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	1000	900	800
ЗАЗ-1105	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	1000	900
"ЗАЗ-Славута"	4700	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-
УАЗ											
УАЗ-31512	м.д.	м.д.	4500	3600	3500	3200	м.д.	м.д.	м.д.	2300	2200
УАЗ-31514	м.д.	м.д.	4700	4000	3800	3300	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
УАЗ-31601	м.д.	м.д.	м.д.	6500	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-	-
УАЗ-31602	м.д.	8500	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-

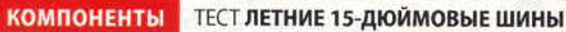
* В таблице даны цены предложения в среднем по России на автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 000 км.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ИНОСТРАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США)*

Модель	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
"Альфа-Ромео-156"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	12600	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Ауди-80"	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	7700	7300	6500	5300	4700
"Ауди-100"	-	-	-	-	-	-	-	-	9300	8300	7700	7100	4900
"Ауди-А2"	м.д.	16000	15100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Ауди-А3"	м.д.	м.д.	м.д.	12600	11200	10300	м.д.	-	-	-	-	-	-
"Ауди-А4"	22900	18600	15700	14900	12300	11500	10500	9600	м.д.	-	-	-	-
"Ауди-А6"	м.д.	24500	22400	18100	16800	15300	11900	11600	9100	-	-	-	-
"Ауди-А8"	м.д.	41500	28000	25000	22500	18400	16500	15600	15400	-	-	-	-
"Ауди-Олроуд"	м.д.	37100	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
БМВ 3-й серии	25000	19700	18000	17500	14200	11800	10500	8400	7400	7100	6600	5000	2700
БМВ 5-й серии	34600	25100	23700	20600	18200	16500	13900	9400	8000	7500	7000	5600	5000
БМВ 7-й серии	м.д.	м.д.	м.д.	24900	22600	18500	14900	13200	м.д.	м.д.	7100	6200	5500
БМВ-Х5	47500	45800	44500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Вольво-460"	-	-	-	-	-	-	6100	5500	5400	4500	4000	3500	3200
"Вольво-740"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	4500	3500
"Вольво-850"	-	-	-	-	-	11000	10200	8700	7800	7000	6100	-	-
"Вольво-940"	-	-	-	-	м.д.	м.д.	м.д.	8500	7200	6700	6000	5600	м.д.
"Вольво-S40"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	10900	9800	8800	-	-	-	-	-	-
"Вольво-S60"	28500	23100	22000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Вольво-S80"	м.д.	25200	22500	20800	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Вольво-V40"	м.д.	м.д.	м.д.	12200	11100	10300	9000	-	-	-	-	-	-
"Дэу-Матиз"	6300	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Дэу-Нексия"	7700	7200	6500	5600	4600	4500	3900	м.д.	-	-	-	-	-
"Дэу-Эсперо"	м.д.	м.д.	м.д.	7000	6100	5800	5700	5300	-	-	-	-	-
"Дэу-Нубира"	м.д.	10600	10200	9700	8600	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"КИА-Рио"	9300	9000	8700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"КИА-Кларус"	м.д.	м.д.	11900	9000	8300	7400	6000	-	-	-	-	-	-
"КИА-Спортидж"	м.д.	13700	11500	11300	10900	8200	7800	7500	7100	5700	-	-	-
"Мазда-323"	м.д.	м.д.	9600	7600	7300	6900	6000	5400	5100	4800	3900	3200	2800
"Мазда-626"	м.д.	13600	11700	9300	8900	8700	8300	7200	6300	6100	5600	4400	3600
"Мазда-Кседос 6"	-	-	-	м.д.	10000	9500	9100	8900	8200	7500	7000	-	-
"Мазда-Трибьют"	20300	20000	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-190"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	6400	5700	5000
"Мерседес-А"	м.д.	м.д.	13000	12700	11500	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-С"	м.д.	27600	25800	17500	14500	13500	12000	10700	10500	9200	-	-	-
"Мерседес-CLK"	м.д.	м.д.	м.д.	25200	23900	19500	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-Е"	38100	35600	25200	23500	19600	18100	16100	12900	10600	8500	7900	7600	6100
"Мерседес-ML"	м.д.	36200	32800	29300	26300	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-S"	м.д.	м.д.	40400	39000	28000	26200	24900	18200	15400	15200	14100	13200	м.д.
"Мерседес-V"	м.д.	м.д.	18500	17600	16300	13600	13300	-	-	-	-	-	-
"Мицубиси-Галант"	м.д.	14000	12200	10600	10400	9900	8200	6300	6200	5600	4800	3600	3500
"Мицубиси-Каризма"	13600	12100	11200	11000	9600	8800	8400	м.д.	-	-	-	-	-
"Мицубиси-Лансер"	м.д.	м.д.	10300	7700	7600	7000	6800	6300	5700	4500	3500	2800	2500
"Мицубиси-Паджеро"	39500	31000	26300	16600	14100	13500	12500	12300	10300	9100	8200	7400	6000
"Мицубиси-Спейс Стар"	13800	12700	11300	10800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Ниссан-Алмера"	15400	12400	11500	10400	8700	8100	7600	м.д.	-	-	-	-	-
"Ниссан-Максима"	м.д.	22700	20800	15400	13400	12100	10200	9200	6000	5500	4900	4500	3000
"Ниссан-Примера"	17200	16100	13600	9700	8900	8500	7100	6900	5500	5300	5000	4200	4000
"Ниссан-Санни"	-	-	-	-	-	-	-	5500	5000	3700	3500	2500	2100
"Ниссан-Террано"	-	-	-	-	-	-	14000	11000	9400	7700	7000	6300	6100
"Ниссан-Террано II"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	15600	14100	12800	10900	10200	м.д.	-	-	-
"Опель-Кадет"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2900	2500
"Опель-Астра"	13900	13000	10900	10800	9800	6700	6600	6500	5200	4800	4600	4000	-
"Опель-Вектра"	м.д.	15300	14100	11000	10300	9100	8400	6800	5500	5000	4200	4100	4000
"Опель-Омега"	м.д.	17000	14500	11300	10900	9600	8700	8000	7600	5200	4600	3300	3200

Модель	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
"Опель-Фронтера"	м.д.	24500	21000	19500	13400	12200	10500	10300	8600	7200	6800	-	-
"Пежо-206"	11700	9200	9000	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Пежо-307"	15300	12900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Пежо-405"	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	м.д.	5900	4800	4000	3800
"Пежо-406"	14800	14700	13500	11900	11600	9600	9200	м.д.	-	-	-	-	-
"Пежо-607"	34400	25200	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Рено-19"	-	-	-	-	-	-	м.д.	м.д.	4300	4000	3500	3200	2000
"Рено-Клио Символ"	м.д.	8300	8000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Рено-Лагуна"	м.д.	м.д.	12600	10500	10300	8800	8500	7100	6300	-	-	-	-
"Рено-Меган"	11200	10400	9300	8700	8000	7600	7300	-	-	-	-	-	-
"Рено-Меган Сценик"	14400	13300	12800	12200	10800	10100	м.д.	-	-	-	-	-	-
"Ровер-75"	м.д.	м.д.	20400	17000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
СААБ-9000	-	-	-	-	м.д.	11000	8800	8500	8100	6800	6500	4700	4200
СААБ 9-5	м.д.	21700	20000	16300	14700	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Ситроен-Ксара"	м.д.	12500	9700	9500	9200	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Ситроен-Ксара Пикассо"	15900	14500	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Ситроен-С5"	18200	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Субару-Легаси"	м.д.	13400	13100	11900	10400	8800	8700	7000	6100	4800	4000	3500	3100
"Субару-Форестер"	м.д.	16900	15700	14400	13100	10700	-	-	-	-	-	-	-
"Сузуки-Гранд Витара"	20500	19900	16000	14800	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Тойота-4 Раннер"	-	-	-	-	-	-	14500	12400	10100	8200	8100	6500	6200
"Тойота-Кэмри"	22100	20200	15500	13000	10200	8600	6900	5900	5400	5100	4400	4100	3300
"Тойота-Авенсис"	м.д.	17100	14800	12400	12000	-	-	-	-	-	-	-	-
"Тойота-Карина"	-	-	-	-	9800	9500	8900	м.д.	-	-	-	-	-
"Тойота-Карина Е"	-	-	-	-	-	-	-	8700	7400	6700	5700	-	-
"Тойота-Карина II"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4400	4300	3800
"Тойота-Королла"	14900	11500	9600	7300	6900	6700	5500	5300	4800	4300	4100	3400	2500
"Тойота-Ленд Крузер"	м.д.	51000	36800	31300	29600	21600	20900	17500	16000	12700	11000	10000	8700
"Тойота-Марк II"	м.д.	17300	14900	10900	9800	8500	8000	6800	6100	5600	4200	3100	2900
"Тойота-RAV4"	25800	22700	20600	15300	14000	12400	10100	9000	7000	-	-	-	-
"Тойота-Ярис"	10500	10300	9700	9600	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"ФИАТ-Брава"	м.д.	м.д.	м.д.	8700	8400	7500	6800	5300	-	-	-	-	-
"ФИАТ-Пунто"	м.д.	9300	9100	м.д.	м.д.	6400	6000	5000	4500	м.д.	-	-	-
"Фольксваген-Бора"	15900	15000	14800	14100	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Фольксваген-Венто"	-	-	-	-	9200	9000	7500	7000	6500	6100	5900	-	-
"Фольксваген-Джетта"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4500	4300
"Фольксваген-Гольф"	12900	12500	11800	11400	11000	8600	6700	6500	6100	6000	5800	4000	3800
"Фольксваген-Пассат"	20100	19700	14500	13900	12300	11600	9700	8300	7600	6400	6000	5400	4600
"Фольксваген-Шаран"	м.д.	21100	21000	16100	15400	12800	12700	м.д.	-	-	-	-	-
"Форд-Фокус"	12300	11500	11200	10400	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Форд-Эскорт"	м.д.	м.д.	м.д.	6500	6300	5800	5000	4900	4100	3500	3200	3100	3000
"Форд-Мондео"	м.д.	15100	11100	9900	9400	8500	7300	6700	6000	5500	-	-	-
"Форд-Скорпио"	-	-	-	-	м.д.	8700	8300	8100	7500	5600	4500	3200	3000
"Форд-Сьерра"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	3200	2700	2500
"Форд-Торус"	м.д.	14400	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	5900	5500	4300	3900	3400	2000
"Хёндэ-Соната"	16500	13000	11600	10200	9600	6700	6500	6100	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-
"Хёндэ-Санта Фе"	22600	21600	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хёндэ-Терракан"	33000	27500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хонда-Аккорд"	м.д.	м.д.	16600	11200	9600	8900	8600	6500	6400	6300	4600	4500	4300
"Хонда-Сивик"	м.д.	12500	10500	9900	8000	7500	7000	5300	5100	4700	4200	3600	3000
"Хонда CR-V"	24300	21600	19200	17500	14900	13100	-	-	-	-	-	-	-
"Хонда HR-V"	м.д.	16900	15800	13200	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хонда-Шаттл"	-	-	м.д.	10900	10400	10000	9600	6000	-	-	-	-	-
"Шкода-Фабия"	11400	10100	10000	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Шкода-Фелиция"	-	-	м.д.	м.д.	5700	4700	4100	м.д.	-	-	-	-	-
"Шкода-Октавия"	14000	13900	12500	11300	9700	м.д.	-	-	-	-	-	-	-

\- - модель не выпускалась м.д. - мало данных * В таблице даны средние цены предложения на автомобили в хорошем состоянии с годовым пробегом, заявленным продавцом, не более 20 000 км.



ШИНОМАРКИ

Сергей Мишин



Второй год мы берем на тест летние шины размерности 195/65R15. Такие подходят большинству иномарок, распространенных в России, и отечественным «волгам».

На этот раз в нашей коллекции шины со скоростным индексом «H» – их максимальная скорость 210 км/ч. Здесь же вне зачета (чтобы прицениться и почувствовать разницу) две более быстрые шины с индексом «V», то есть 240 км/ч. Это Yokohama C. Drive и победитель нашего прошлогоднего теста Pirelli P7.

Носитель шин – «Шкода-Октавия». Методика тестирования и система оценок – прежние. О них мы рассказывали в тесте 13-дюймовых шин в мартовском номере журнала. Отличий два: в этом тесте мы тормозим с использованием ABS и оцениваем курсовую устойчивость автомобиля на более высоких скоростях – до 160 км/ч. Так что тем, кто подбирает шины для автомобиля без ABS, рекомендуем не ориентироваться на абсолютный зачет, а обратить внимание на описание шин и таблицы с результатами и оценками. □

11-е место
«Медведь Я-630»
Производитель – **Россия (ЯШЗ)**



760.6 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 8,2 мм, ненаправленный
- Масса шины – 9,6 кг – самая тяжелая
- Цена в Москве – 1200 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,58
- У этого «Медведя» самые низкие сцепные свойства, причем на любом покрытии. Управляемость тоже не на высоте – в быстром повороте «Шкода», обутая в эти шины, очень неохотно реагирует на руль.
- Со скоростью в повороте даже на сухом асфальте лучше не перебирать – затянутые скольжения позволят удержаться на дороге, если ее ширина будет с трех-четырехкратным запасом, а на мокром еще больше.
- По экономичности у этих шин средние показатели, если не считать особенно распространенной для наших дорог скорости 90 км/ч - здесь аппетит «Медведя» возрастает. Плавность хода хорошая, но шины неприятно шумят и гудят, особенно при 50 км/ч.
- «Медведь» – бюджетный вариант 15-дюймовых шин для непритязательных водителей с неспешным стилем езды.

(+) Хорошая плавность хода.

(–) Самые низкие сцепные свойства, плохая управляемость.

10-е место
Amtel Planet
Производитель – **Россия («Амтел»)**



800,3 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 7,8–8,3 мм, направленный
- Масса шины – 8,9 кг
- Цена в Москве – 1500 руб.
- Соотношение цена/качество – 1,87
- Сцепные свойства «Амтела» тоже не восхищают. Особенно неприятно резкое уменьшение боковых сцепных возможностей на мокрой дороге. Здесь лучше тормозить, чем поворачивать.
- Оценка управляемости на сухом покрытии чуть выше, чем у стоящего на одно место выше «Данлопа». Легкий занос на сухом асфальте неприятно прогрессирует на мокром, поведение машины становится очень «размазанным» и требует от водителя мобилизации опыта и сил.
- С высокой скоростью можно ехать лишь по прямой и идеально гладкой дороге. Иначе «Шкода» «плавает», а на руле нет четкого «нуля».
- Шины передают на кузов раздражающую вибрацию, особенно ощутимую при скоростях до 50 км/ч. На небольших скоростях вполне экономичны.

(+) Экономична при средних скоростях.

(–) Плохие торможение на любом покрытии, неуверенная управляемость и резкое падение боковых сцепных свойств на мокром, низкие курсовая устойчивость и плавность хода.

9-е место
Dunlop SP Sport 200
Производитель – **Великобритания**



831,7 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 7,9–8,3 мм, ненаправленный
- Масса шины – 8,6 кг
- Цена в Москве – 2700 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,25
- На любом покрытии по сцепным свойствам этот «Данлоп» очень близок к «Амтелу» (торможение на сухом даже чуть хуже), а потому и оценка такая же – посредственные.
- Курсовая устойчивость хорошая, а вот управляемость так себе. Насколько автомобиль будет послушен на кривой, двигаясь по сухому асфальту, зависит от темпа поворота руля. Дернуть его чуть резче – «Шкода» сорвется в занос, значительно распрямляя траекторию. Если поворачивать плавно – вполне можно прописать нужную дугу передними колесами, но это не гарантирует, что удержишь на ней машину – теперь она норовит сорваться в занос.
- На мокром асфальте предельная скорость ограничивается только сносом передней оси. Комфорт весьма высок. Расход топлива больше, чем хотелось бы.

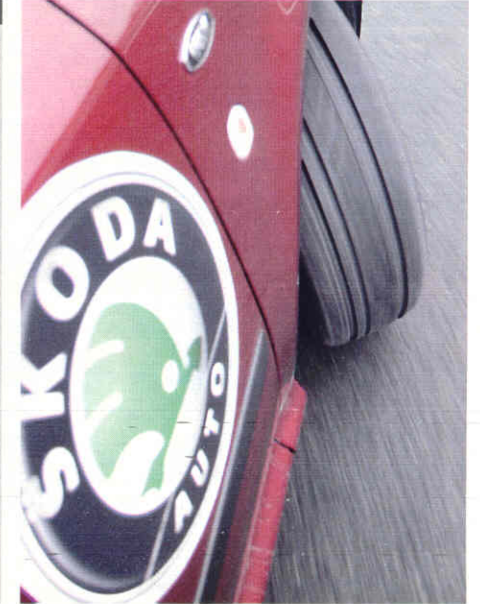
(+) Хорошие курсовая устойчивость и комфорт.

(–) Низкие сцепные свойства, повышенный расход топлива.



Тормозной путь (60 - 0 км/ч), м

Сухой асфальт	м	Баллы	Мокрый асфальт	м	Баллы
Pirelli P7 (V)	16,5	110,5	Pirelli P7 (V)	18,8	130,3
ContiPremiumContact 2	16,0	114,0	ContiPremiumContact 2	17,6	139,2
Nokian NRHi	15,2	120,0	Nokian NRHi	17,5	140,0
Michelin Energy E3A	15,9	114,7	Michelin Energy E3A	17,7	138,4
Goodyear Hydragrip	16,1	113,3	Goodyear Hydragrip	18,1	135,4
Yokohama C. Drive (V)	15,9	114,7	Yokohama C. Drive (V)	18,5	132,4
Bridgestone Turanza GR-80	16,3	111,9	Bridgestone Turanza GR-80	19,2	127,6
Kleber Dynaxer HP2	16,3	111,9	Kleber Dynaxer HP2	18,4	133,2
Matador MP41 Aquilla	15,5	117,7	Matador MP41 Aquilla	19,9	123,1
Yokohama V500 dB	16,1	113,3	Yokohama V500 dB	18,4	133,2
Dunlop SP Sport 200	17,3	105,4	Dunlop SP Sport 200	19,1	128,3
Amtel Planet	16,9	107,9	Amtel Planet	19,0	128,9
«Медведь Я-630»	17,5	104,2	«Медведь Я-630»	21,3	115,0
Коэффициент значимости		12			14



8-е место
Yokohama V500 dB
Производитель – **Япония**



846,5 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 8,2 мм, ненаправленный
- Масса шины – 9,2 кг
- Цена в Москве – 2700 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,19
- «Йокогама» обладает средним уровнем сцепных свойств на любом покрытии – и на сухом, и на мокром. А вот управляемость «Шкоды» на этих шинах низкая. На сухом – вялая реакция на поворот руля (хуже, чем у «Матадора»), в пределе занос, скольжения излишне затянуты. На мокром асфальте срывы становятся более резкими, а занос глубоким, что вызывает трудности для водителя.
- Курсовая устойчивость – почти хорошо. При небольших скоростях шины весьма экономичны, но при 120 км/ч переходят в категорию средних. Хорошая плавность хода, внутренний шум чуть выше, но на приемлемом уровне.
- Для шин, занявших восьмое место в нашей табели о рангах, цена, пожалуй, велика. Это же подтверждает непомерно высокое соотношение цена/качество.

(+) Хорошие плавность хода, а также экономичность при малых и средних скоростях.

(–) Проблемы с управляемостью, особенно на мокром покрытии.

7-е место
Matador MP 41 Aquilla
Производитель – **Россия**



847,6 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 7,7 мм, направленный
- Масса шины – 9,0–9,6 кг
- Цена в Москве – 2200 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,00
- Уже первые минуты знакомства с этими покрышками вызывают противоречивые чувства. «Активный» направленный рисунок почти завораживает, а вот разница массы четырех шин в 0,6 кг наводит на мысль о нестабильности качества. Очень хорошее торможение на сухом и очень слабое на мокром покрытии.
- По боковым сцепным свойствам «Матадор» равноценен «Йокогаме», а по управляемости даже лучше. На сухом – несколько вялые реакции, в пределе легкий занос, на мокром поведение автомобиля не меняется. Курсовая устойчивость – хорошая.
- Велик расход топлива, посредственный комфорт. На высокой скорости прослушивается рокот шин.

(+) Очень хорошее торможение на сухом, вполне приемлемые боковые сцепные свойства и управляемость на любом покрытии.

(–) Плохое торможение на мокром асфальте, высокое сопротивление качению при любых скоростях, низкий уровень комфорта.

6-е место
Kleber Dynaxer HP2
Производитель – **Великобритания**



866,8 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 7,3–7,9 мм, ненаправленный
- Масса шины – 6,9 кг
- Цена в Москве – 2600 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,00
- Самая легкая в нашем тесте шина в среднем на 2 кг легче конкурентов.
- По прямой «Шкода» на этих шинах едет хорошо, уверенно тормозит и поворачивает. В быстром повороте возможен легкий занос, причем чем выше скорость, тем больше автомобиль стремится «вильнуть хвостом».
- На мокром асфальте – ощутимое снижение боковых сцепных свойств, характер поведения автомобиля меняется: теперь только снос передка. Все это приемлемо, но восторгов, как в прошлом году от «Динаксер HP», не вызывает. Отмечается хорошая экономичность на любых скоростях, но уровень комфорта невысокий – шины шумноваты и жестковаты.

(+) Хорошие курсовая устойчивость и комплекс уводных характеристик с боковыми сцепными свойствами на сухом покрытии; хорошая экономичность на любых скоростях.

(–) Значительная потеря боковых сцепных свойств на мокром покрытии, невысокий уровень комфорта.

Предельная скорость при выполнении маневра «переставка», км/ч

Шина	Сухой асфальт	Баллы	Мокрый асфальт	Баллы
Pirelli P7 (V)	72,0	98,6	70,5	120,0
ContiPremiumContact 2	72,5	99,3	70,5	120,0
Nokian NRHi	72,0	98,6	70,0	119,1
Michelin Energy E3A	72,0	98,6	69,5	118,3
Goodyear Hydragrip	70,0	95,9	70,0	119,1
Yokohama C. Drive (V)	70,0	95,9	68,0	115,7
Bridgestone Turanza GR-80	73,0	100,0	70,5	120,0
Kleber Dynaxer HP2	72,0	98,6	67,0	114,0
Matador MP41 Aquilla	71,0	97,3	68,5	116,6
Yokohama V500 dB	71,0	97,3	68,5	116,6
Dunlop SP Sport 200	68,0	93,2	65,5	111,5
Amtel Planet	70,0	95,9	65,0	110,6
«Медведь Я-630»	65,0	89,0	63,0	107,2
Коэффициент значимости		10		12

Шкала (сухой асфальт): 65 66 67 68 69 70 71 72 73
Шкала (мокрый асфальт): 63 64 65 66 67 68 69 70 71

Выбег со скорости 80 км/ч, м

Шина	Выбег	Баллы
Pirelli P7 (V)	1272	17,0
ContiPremiumContact 2	1396	18,7
Nokian NRHi	1344	18,0
Michelin Energy E3A	1497	20,0
Goodyear Hydragrip	1257	16,8
Yokohama C. Drive (V)	1415	18,9
Bridgestone Turanza GR-80	1308	17,5
Kleber Dynaxer HP2	1487	19,9
Matador MP41 Aquilla	1291	17,2
Yokohama V500 dB	1493	20,0
Dunlop SP Sport 200	1316	17,6
Amtel Planet	1414	18,9
«Медведь Я-630»	1343	17,9
Коэффициент значимости		2

Шкала: 1300 1400 1500

5-е место
Bridgestone Turanza GR-80
Производитель – **Япония**



867,7 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 7,9–8,3 мм, направленный
- Масса шины – 9,3 кг
- Цена в Москве – 3000 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,46
- Лучшая скорость при выполнении «переставки» на сухом и мокром покрытиях, при этом неплохая управляемость на мокром. На сухом хуже, так как после скольжений сцепление восстанавливается очень резко.
- На сухом асфальте тормоза средние, на мокром – слабые. В критической ситуации на этих шинах лучше отворачивать от препятствия, чем тормозить! Курсовая устойчивость на высокой скорости хороша.
- Экономичность средняя, а на малых скоростях – низкая.
- Производитель рекомендует «Туранзу» как комфортные шины. Нам так не показалось – в сравнении с другими участниками теста они шумные и не обеспечивают хорошей плавности хода.

(+) Хорошая курсовая устойчивость, хороший комплекс боковых сцепных свойств и уводных характеристик.

(–) Очень высокое сопротивление качению при малых скоростях, невысокий уровень комфорта.

Вне зачета
Yokohama C. Drive
Производитель – **Япония**



875,6 балла

- Максимальная скорость – 240 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 7,9 мм, асимметричный
- Масса шины – 8,3 кг
- Цена в Москве – 2900 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,31
- Эти шины, естественно, отличаются от других конструктивно – они созданы для более высокой скорости (индекс «V»). По прямой автомобиль идет великолепно, здорово тормозит на сухом и посредственно на мокром. Средний уровень боковых сцепных свойств и управляемости, причем на любом покрытии.
- Интересно, что эти шины реагируют на доворот руля, когда автомобиль проходит поворот в скольжении. Но это не означает, что его всегда удастся удержать на траектории.
- Экономичность противоречива – шины хорошо катятся на малых скоростях, но на 120 км/ч «прожорливы». Уровень комфорта чуть ниже среднего, видимо, это и есть плата за возможность ехать быстрее.

(+) Очень хорошие курсовая устойчивость на высоких скоростях и торможение на сухом покрытии, низкое сопротивление качению при малых скоростях.

(–) Повышенный расход на больших скоростях, высокий уровень шума.

4-е место
Goodyear Hydragrip
Производитель – **Великобритания**



892,2 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 8,4 мм, направленный
- Масса шины – 9,3–9,7 кг
- Цена в Москве – 2900 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,25
- Их можно смело отнести к шинной элите. Скорее всего, лишь отсутствие в нашем тесте оценки способности противостоять аквапланированию не позволило им попасть на подиум. К слову, мы планируем ввести такое упражнение в ближайшее время.
- Курсовая устойчивость хорошая, сцепные свойства – очень хорошие! Особенно высоки у «Гидрогрипа» боковые сцепные свойства и управляемость на мокром покрытии. Скорость на мокрой «переставке» – та же, что и на сухом асфальте! И если поведение «Шкоды» на этих шинах в быстром повороте на сухом асфальте чуть «размазанное», то на мокром ее словно подменяют – ведет себя четко и послушно.
- Лучшие шины для мокрых дорог.

(+) Хорошая курсовая устойчивость, стабильные сцепные свойства на любом покрытии, очень хорошая управляемость на мокром.

(–) Недостаточно хорошее торможение, особенно на сухом покрытии, высокое сопротивление качению.



Расход топлива на V передаче, л/100 км

Шины	при скорости 90 км/ч	Баллы	при скорости 120 км/ч	Баллы
Pirelli P7 (V)	5,9	75,9	8,0	57,8
ContiPremiumContact 2	5,7	78,6	7,8	59,2
Nokian NRHi	5,8	77,2	7,9	58,5
Michelin Energy E3A	5,6	80,0	7,7	60,0
Goodyear Hydragrip	6,0	74,7	8,1	57,0
Yokohama C. Drive (V)	5,8	77,2	8,0	57,8
Bridgestone Turanza GR-80	5,8	77,2	7,9	58,5
Kleber Dynaxer HP2	5,6	80,0	7,8	59,2
Matador MP41 Aquilla	5,9	75,9	8,0	57,8
Yokohama V500 dB	5,7	78,6	7,9	58,5
Dunlop SP Sport 200	5,9	75,9	8,0	57,8
Amtel Planet	5,7	78,6	7,9	58,5
«Медведь Я-630»	5,9	75,9	7,9	58,5
Коэффициент значимости		8		6

Шкала: 5,5 5,6 5,7 5,8 5,9 6,0 (90 км/ч); 7,7 7,8 7,9 8,0 8,1 8,2 (120 км/ч)

3-е место
Michelin Energy E3A
Производитель – **Германия**



913,0 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 6,8–7,5 мм, асимметричный
- Масса шины – 8,1 кг
- Цена в Москва – 2750 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,01

Лидеры нашего теста стоят очень «тесно». «Мишлен» хорош по курсовой устойчивости на высокой скорости, по сцепным свойствам на любом покрытии и управляемости. Но если в быстрых поворотах довести дело до скольжений, они будут чуть дольше, чем у ближайших соперников. Тем не менее это не повлияло на оценку управляемости – на грани скольжений «Шкода», обутая в «Мишлен», управляется очень четко.

Отметим, что наряду с высокими сцепными свойствами шины отличаются и выдающейся экономичностью. Не частое сочетание. Очень неплох и комфорт, разве что к плавности хода есть небольшие претензии.

Для шины, набравшей 913 баллов и занявшей третье место с очень близким к лидерам результатом, очень хорошее, лучшее среди относительно дорогих моделей, соотношение цена/качество.

Три более «слабых» шины оказались дороже этого «Мишлена».

(+) Хороший комплекс боковых сцепных свойств и уводных характеристик, а также курсовая устойчивость и управляемость, высокая экономичность.

(–) Слегка жестковата.

2-е место
Nokian NRHi
Производитель – **Финляндия**



914,4 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 8,5 мм, направленный
- Масса шины – 8,8 кг
- Цена в Москве – 3200 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,50

Производители очень хороших зимних шин теперь делают такие же и летние. В прошлом году Nokian NRVi пробилась в нашем тесте на подиум. Теперь это же сделала шина с индексом скорости «H». Стабильность – признак мастерства!

Очень хорошие сцепные свойства, а также управляемость. На сухом асфальте в пределе легкий занос, помогающий пройти поворот. На мокром покрытии – мягкое сползание, плавное восстановление, все хорошо прогнозируется. И все же на предельной скорости срывы становятся резковатыми.

Самый высокий среди всех участников теста протектор позволяет предположить долгий срок службы и стабильность характеристик на значительном его протяжении.

В целом «Нокиан» очень близка к именитому «Мишлену». Чуть-чуть проиграла ему в экономичности, зато выиграла в торможении, заняв в этих упражнениях лидирующую позицию.

(+) Самое лучшее торможение на любом покрытии, хорошие курсовая устойчивость, комплекс боковых сцепных свойств и уводных характеристик.

(–) Немного жестковата.

1-е место
ContiPremiumContact 2
Производитель – **Германия**



917,0 балла

- Максимальная скорость – 210 км/ч
- Глубина и рисунок протектора – 7,5 мм, асимметричный
- Масса шины – 8,5 кг
- Цена в Москве – 3000 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,27

Буквально на несколько баллов педантичный «немец» опередил экономного «француза» и тормозного «финна».

Совсем чуточку уступив «Мишлену» в экономичности, а «Нокиан» – в торможении, он взял свое в управляемости на сухом асфальте. Такого удовольствия от управления «Шкодой» мы на других шинах не получали. Машина, обутая в «КонтиПремиумКонтакт 2», показалась удивительно послушной. Траектория прописывается очень уверенно, на занос нет и намека.

На мокром же асфальте не все так безоблачно, здесь внешняя передняя шина подламывается. При этом к поведению автомобиля претензий нет.

Небольшое замечание к поведению автомобиля на прямой при высокой скорости. Точнее, к его реакции на малый поворот руля: отмечается незначительная, но все же ощутимая задержка.

(+) Очень хорошая управляемость на сухом покрытии, хороший комплекс боковых сцепных свойств и уводных характеристик, высокий уровень комфорта.

(–) Небольшие замечания при движении по прямой.

На правах рекламы

БЛАГОДАРНОСТЬ

всем автомобилистам, сделавшим выбор в пользу автокосметики "Тертл Вакс"! Именно ваша преданность марке принесла нам победу в конкурсах "Любимый автобренд" 2004 и "Доверие потребителей" 2004.

Победа сразу в двух независимых всероссийских опросах - знак безусловного лидерства на рынке. И мы хотим разделить эти награды с вами. Мы всегда рядом и готовы помочь:

8 800 200-05-15

Горячая линия "Красота автомобиля" *(звонок из России бесплатный)*

Конкурс "ЛЮБИМЫЙ АВТО-БРЕНД" Диплом Награждается КОМПАНИЯ "TURTLE WAX" победитель в номинации "АВТОКОСМЕТИКА" Организационный комитет

РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН МОСКВА Журнал За рулем ДИПЛОМ Журнал "За рулем" награждает компанию TURTLE WAX за первое место среди фирм-производителей автохимии по итогам Гран-при "За рулем" в номинации "Доверие потребителей" Главный редактор журнала "За рулем" П.С.Меньших

КРАСОТА АВТОМОБИЛЯ ПОД ЗАЩИТОЙ



Эксклюзивный дистрибьютор Zoom Energy Corp. тел.: (095) 688 3001; www.zoom.ru

Вне зачета
Pirelli P7

Производитель – **Италия**



919,1 балла

- Максимальная скорость – 240 км/ч (индекс «V»)
- Глубина и рисунок проектора – 8,2–8,5 мм, асимметричный
- Масса шины – 9,0 кг
- Цена в Москве – 3750 руб.
- Соотношение цена/качество – 4,08
- Эти шины в нашем тесте оказались, если использовать раллийную лексику, нулевым экипажем. Он идет впереди всех, но вне зачета.
- Выдающаяся курсовая устойчивость на прямой, причем на любой скорости. Совсем рядом высокие боковые сцепные свойства, хорошая управляемость, особенно проявляемая на мокром покрытии. Именно здесь «Шкода» ведет себя очень хорошо, даже при переборе скорости.
- Посредственное (допускаем такой эпитет для более скоростных шин) торможение и не очень скромный расход топлива (в прошлом году эти шины были экономичнее) не помогли противникам обогнать «Пирелли Р7».
- Классные шины для быстрой езды.

(+) Отменная курсовая устойчивость, очень хорошая управляемость на мокром покрытии, хороший комплекс боковых сцепных свойств и уводных характеристик.

(–) Торможение оставляет желать лучшего, расходы топлива далеки от идеала.

ТАБЛИЦА ОЦЕНОК

Шина	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт	
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		плавность хода	внутренний шум
Pirelli P7	**8–64**	**9–90**	**10–80**	**8–40**	**7–35**
ContiPremiumContact 2	9–72	8–80	7–56	8–40	8–40
Nokian NRHi	8–64	8–80	8–64	7–35	8–40
Michelin Energy E3A	8–64	8–80	8–64	7–35	8–40
Goodyear Hydragrip	7–56	9–90	8–64	7–35	7–35
Yokohama C. Drive	**7–56**	**7–70**	**9–72**	**7–35**	**6–30**
Bridgestone Turanza GR-80	7–56	8–80	8–64	6–30	5–25
Kleber Dynaxer HP2	7–56	7–70	8–64	6–30	6–30
Matador MP 41 Aquilla	7–56	7–70	7-56	6-30	6-30
Yokohama V500 dB	6-48	5-50	7-56	8-40	7-35
Dunlop SP Sport 200	6-48	6-60	8-64	7-35	7-35
Amtel Planet	7-56	5-50	5-40	5-25	6-30
«Медведь Я-630»	5-40	4-40	6-48	7-35	6-30
Коэффициент значимости	8	10	8	5	5

Примечание: Первое число – оценка, вторая – баллы.

ШКАЛА ОЦЕНОК

Оценка	Комментарий
10	Замечаний нет. Шина показывает лучший результат среди всех участников теста
9	Очень незначительные замечания, не влияющие сколько-нибудь на оцениваемый параметр и практически незначимые даже для весьма опытных водителей
8	Небольшие замечания, оказывающие некоторое влияние на оцениваемый параметр. Почувствовать это сможет только опытный водитель
7	Замечания по поводу того, что почувствуют водители, которым приходилось ездить на очень хороших шинах. Новичок вряд ли уловит разницу между «семеркой» и «десяткой»
6	Претензии к этим шинам будут даже у новичков. Тем не менее «шестерки» вполне еще могут удовлетворить не слишком привередливых водителей
5	Существенные замечания. Это предельно допустимый уровень для всех категорий пользователей
4	Замечания, воспринимаемые как помеха
3	Замечания, воспринимаемые как значительная помеха
2	Замечания, воспринимаемые как дефект
1	Замечания, воспринимаемые как значительный дефект

Напомним, в каждом упражнении, связанном с замерами, начисляются баллы, по сути – проценты от лучшего результата. За лучший результат – десять баллов (100 процентов), за остальные – пропорционально меньше. В остальных (оценочных) упражнениях работает та же десятибалльная система. Общий зачет определяется суммированием полученных баллов, умноженных на коэффициент значимости. В каждом упражнении он свой. Те, кого эта система не устраивает, могут воспользоваться результатами замеров и оценок, приведенными в таблице.

Тест-группа «За рулем»:
Валерий Павлов, Андрей Образумов, Евгений Ларин, Антон Мишин и Антон Ананьев.

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРА», шинные компании «ПИРЕЛЛИ», «ГУДЬИР», «НОКИАН», «МИШЛЕН», «КОНТИНЕНТАЛЬ», «МАТАДОР», «БРИДЖСТОУН», «СИБУР-РУССКИЕ ШИНЫ», «АМТЕЛ», «МОСКОВСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД», «НИЖНЕКАМСКШИНА», «АВТО-ФУТУРА», а также сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

На правах рекламы



Нам важна каждая деталь

Чище едешь – дольше будешь

(095) 795-2120,746-1321 • www.autolekar.ru

Ржавчина на автомобиле, особенно после зимы, — ну кого у нас этим удивишь! А вот ассортимент преобразователей ржавчины на полках магазинов на удивление широк. Да только одна беда — преобразователями их назовешь далеко не все. На поверку оказывается — простая ортофосфорная кислота, которая разъедает металл и все вокруг. Преобразование ржавчины просто кислотой — особый химический процесс, при котором образуются мелкие капилляры на преобразованной поверхности и процесс коррозии может идти дальше. Для того, чтобы ржавчина не развивалась под преобразованным слоем, капилляры необходимо заполнить цинковой составляющей, то есть создать цинко-оксидно-фосфатную пленку. Такими свойствами обладает Кольчуга «ЛЕКАР». Это средство делает из слоя ржавчины слой грунтовки (потому и называется преобразователем ржавчины в грунт). На такой слой после высыхания можно наносить шпаклевку или краску. При этом дальнейшее развитие коррозии на обработанном участке не возникает. Если металл поражен коррозией не слишком сильно, то его можно очистить РОН-СТОПом «ЛЕКАР». Этот состав великолепно очищает ржавчину, окалину, накипь с различных поверхностей. В отличие от преобразователя, РОН-СТОП нужно смыть вместе с ржавчиной и как можно скорее после этого обработать поверхность защитными составами. Дело в том, что после РОН-СТОПа поверхность становится абсолютно чистой и без покрытия, под атмосферным воздействием, может быстро заржаветь снова. РОН-СТОПом можно также промывать от накипи и различных отложений металлические трубки и емкости изнутри как техническим моющим средством. Чистая машина — залог ее долголетия.



Уважаемая редакция! После ваших советов «выворачивать продавца наизнанку» покупатели так и делают… Я – продавец, но действительно не знаю, как разобраться в этих цифрах! Помогите, пожалуйста…

Из письма в редакцию

С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ… ГАРАНТИЯ?

Михаил Колодочкин



1 Centra Futura
(«Центра Футура»)
Centra, Польша



- Гарантия – 24 месяца с даты продажи.
- Место нанесения маркировки – наклейка с надписью DANGER.



Пример: X 04 , где X – октябрь, 04 – 2004 год.

2 Delphi Freedom
(«Делфай Фридом»)
Delphi Automotive Systems, Польша



- Гарантия – 24 месяца с момента продажи (для такси, автобусов и т.п. – 12 месяцев).
- Место нанесения маркировки – верхняя часть корпуса со стороны индикатора в дальнем от него углу.



Пример: 16 4GF, где 16 – день месяца, 4 – последняя цифра года (2004 год), G – месяц (июль), F – страна-изготовитель (Франция).
(A – январь, B – февраль, C – март, D – апрель, E – май, F – июнь, G – июль, H – август, I – сентябрь, J – октябрь, K – ноябрь, L – декабрь.)

3 Inci Aku Exmet
(«Инчи Аку Иксмет»)
Inci Exide, Турция



- Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.
- Место нанесения маркировки – возле плюсовой клеммы.



Пример: 17 10 04 (17 октября 2004 года).

Часто приходится слышать, что наша судьба давно предопределена свыше: мол, что на роду написано, то и будет… Интересно, а предначертана ли судьба новеньких аккумуляторных батарей?

Если отбросить мистику и голословную рекламу, то уверенно можно сказать только одно: первоочередной объективной мерой судьбы аккумулятора является даваемая на него гарантия. Минимальный срок беззаботной жизни с новой батареей указан в гарантийном талоне, а уж дальше – у кого как сложится… Однако есть и кое-что любопытное - вступление в силу собственных гарантийных обязательств многие фирмы трактуют по-разному. Для одних это – момент продажи батареи магазином, для других – дата ее заливки на заводе, для третьих – дата пересечения зарубежной батареей российской границы, для четвертых – момент заливки сухозаряженного импортного аккумулятора в России… В результате путаются не только покупатели – часто попадают в тупик даже продавцы!

Чтобы выйти из «гарантийного тупика», редакция обратилась с официальным запросом ко всем крупнейшим представителям аккумуляторного бизнеса в России – от производителей до торгующих организаций: объясните, какой минимум долголетия гарантируете вы своим изделиям. И растолкуйте, что вы берете за точку отсчета…

Результатом стала предлагаемая ниже фотогалерея, выстроенная в алфавитном порядке. На ней представлена информация всех без исключения фирм, которые откликнулись на наше предложение помочь российским потребителям. Места маркировки батарей (при наличии таковых) показаны отдельно. В тех случаях, когда маркировка закодирована, но производитель считает возможным дать расшифровку, мы ее приводим. Некоторые фирмы полагают, что подобная маркировка предназначена исключительно для служебного пользования, а кто-то из них убежден, что она вообще не нужна. Что ж – им, наверное, виднее.

Надеемся, эта публикация поможет нашим читателям еще лучше ориентироваться на аккумуляторном рынке. Куда как надежнее, когда срок жизни купленного изделия определяет не кукушка из русских поговорок, а реальная гарантия поставщика. □

4 Ista Standart («Иста Стандарт») ООО ДОЗ «Энергоавтоматика», Украина



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления. Для экспортных изделий – 12 месяцев с момента проследования через границу Украины.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка, над этикеткой.



Пример: 2444, где 2 – номер производства, 4 – последняя цифра года (2004 год), 44 – номер недели (ноябрь).

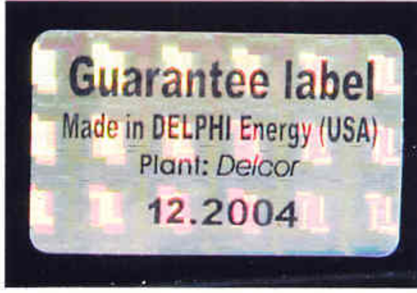
Для батарей, произведенных ЗАО «ISTA-Центр», маркировка иная, например: Т30424, где 1 – номер производства, 3 – номер бригады, 04 – год выпуска, 24 – номер недели.

5 Medalist («Медалист») Delkor (американо-корейское совместное предприятие)



■ Гарантия – 36 месяцев с момента продажи.

■ Место нанесения маркировки – сбоку на корпусе.



Пример: 12.2004: 12 – месяц (декабрь), 2004 – год.

На правах рекламы



Повышенный расход бензина, уходит тосол, белый дым при прогреве?
- Используйте средства для обслуживания и ремонта системы охлаждения от компании Hi-Gear.

Самый популярный герметик радиатора на российском рынке!
Подтверждено миллионами автолюбителей!



HG9025 / 325 мл *HI-GEAR RADIATOR STOP LEAK*
Состав для ремонта радиаторов и системы охлаждения

Устраняет течи антифриза из радиатора и других элементов системы охлаждения. Выдерживает высокую температуру, остается в системе и препятствует возникновению течей в дальнейшем. Безопасен для стали, чугуна, цветных сплавов, пластика, резины.

HG9014 / 325 мл
HI-GEAR 7 MINUTES RADIATOR FLUSH
7-минутная промывка системы охлаждения

Очищает систему охлаждения от накипи, жировых отложений, ржавчины, продуктов разложения тосола (антифриза).

HG9043 / 444 мл
HI-GEAR METALLIC-CERAMIC RADIATOR & BLOCK SEAL
Металлокерамический герметик для ремонта треснувших головок и блоков цилиндров, прокладок головки блока, радиаторов

Устраняет течи тосола (антифриза) через прокладку головки блока.

И много других умных составов Hi-Gear!

30 000 наименований первоклассных товаров для автомобиля, гаража, мастерской, оптом и в розницу, сеть дистрибьютеров по СНГ (095) 721-3333, www.agah.ru

AGA

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

6 Power Bull Banner
(«Пауэр Булл Баннер»)
Banner Batterien, Австрия



■ Гарантия – 24 месяца с момента продажи.

НАША СПРАВКА

Все представленные батареи получены редакцией непосредственно из первых рук – у производителей, дилеров и т. п. Каждое изделие немедленно передавалось экспертам для снятия характеристик с заведомо свежих образцов. Полученные результаты составят основу банка данных ЗР и будут использованы в дальнейшей работе.

7 Power Bull Plus
(«Пауэр Булл Плас»)
ООО «Евро Технологии», Россия



■ Гарантия – 36 месяцев с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – задняя стенка батареи.



Пример: 29T6204 0 – 29-я неделя 2004 года (T62 и 0 – служебная информация).

8 Prestolite Formula S30
(«Престолайт Формула Эс 30»)
ООО «Евро Технологии», Россия



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – задняя стенка батареи.



Пример: 12T6204 6 – 12 неделя 2004 года (T62 и 6 – служебная информация).

9 Selenius («Селениус»)
ЗАО «Подольский Аккумуляторный Завод» (ПАЗ)



■ Гарантия – 30 месяцев с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – продольный борт крышки.



Пример: ОТК040105, где ОТК04 – штамп и номер контролера, 0105 – месяц и год выпуска (январь 2005 года).

10 Tyumen
(«Тюмень»)
ОАО «ТАЗ»



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – продольная сторона крышки.



Пример: 12 04 09 5, где 12 – месяц (декабрь), 04 – последние цифры года (2004), 09 – день, 5 – номер бригады.

11 Ultra Hugel
(«Ультра Хьюгель»)
Inci Exide, Турция



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – возле плюсовой клеммы.



Пример: 17 10 04 (17 октября 2004 года).

12 «Аком Гранд»
ЗАО «АКОМ»



■ Гарантия – 36 месяцев с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка, между клеммами.



Пример: 04М12К, где 04 – последние цифры года (2004 год), М – месяц (ноябрь), 12 – дата, К – смена. (А – январь, Б – февраль, В – март, Г – апрель, Д – май, Е – июнь, Ж – июль, И – август, К – сентябрь, Л – октябрь, М – ноябрь, Н – декабрь.)

13 «Актех»
ООО «Аккумуляторные технологии»



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – верхняя часть корпуса.



Пример: 01 05: 01 – месяц (январь), 05 – последние цифры года (2005).

14 «Амур»
ОАО «Комсомольский-на-Амуре Аккумуляторный Завод»



■ Гарантия – 18 месяцев с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – у плюсовой клеммы.



Пример: 02 05, где 02 – месяц (февраль), 05 – год (2005).

15 «Зверь»
ООО «Аккумуляторные Технологии»



■ Гарантия – 36 месяцев с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – верхняя часть корпуса.



Пример: 12 04: 12 – месяц (декабрь), 04 – последние цифры года (2004).

LIQUI MOLY
ЛИКВИ МОЛ
ДОБАВЬ ДРАЙВ
Speed Tec – Формула скор
Эффективная присадка, призванная совершить прорыв среди присадок в топливо. При добавке в бензин за сч более быстрого и полного сгорания с улучшается разгон автомобиля, расте мотора, уменьшается расход бензино следовательно, количество вредных выбросов. Speed Tech не поднимает октановое число бензина, он химичес модифицирует топливо, позволяя добиваться качественно иной отдачи мотора. Такой «химический» тюнинг автомобиля эквивалентен увеличени рабочего объема двигателя, то есть серьезной и дорогой работе с мотор Speed Tec (Формула скорости) – прис превращающая любой бензин в особ топливо. Модифицированный присад бензин может применяться в любых автомобилях и мотоциклах.
Выпущенная по новой технологии д для увеличения октанового числа бе позволит решить проблему некачест топлива. Отныне каждый автовладел сможет довести бензин до европейск стандартов. Присадка поднимает окт число бензина на величину от 2 до 5 единиц, в зависимости от исходного качества, борется со смолистыми составляющими бензина, а также ус нагары.
Вы можете сделать из А-92 А-95, пр добавив в бензин баночку Octane Pl Поэтому каждый автовладелец долж иметь в бардачке баночку присадки случай заправки некачественным то
Octane Plus – рецепт приготовления «Евробензи
СДЕЛАНО В ГЕРМАНИ





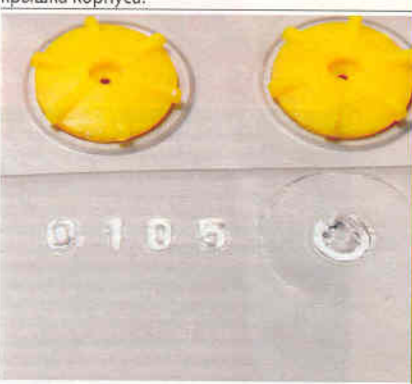
АВТОРИТЕТ В АВТОХИ
Телефон (095) 786-2080 www.Liqui

16 ЗиД
ОАО «Завод им. В.А. Дегтярева»



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка корпуса.



Пример: 0105 – январь 2005 года.

17 «Зубр»
ООО СП «Полесские аккумуляторы»



■ Гарантия – 24 месяца с момента продажи.

■ Место нанесения маркировки – левый верхний угол крышки батареи.



Пример: 4M03E1. 4 – 2004 год, М – декабрь, 03 – число, Е – линия сборки, 1 – код емкости (55 А·ч). (А – январь, В – февраль, С – март, D – апрель, Е – май, F – июнь, G – июль, Н – август, J – сентябрь, К – октябрь, L – ноябрь, М – декабрь.)

18 «Катод» СП «УзЭксайд» под контролем ООО «НПО «Катод»



■ Гарантия – 24 месяца с момента продажи.

■ Место нанесения маркировки – сбоку на корпусе.

залит
заряжен
декабрь, 2004

Аккумуляторы поступают с завода в сухом (незалитом) виде, а заливаются в Петербурге на производстве НПО «Катод». Пример маркировки – «Залит заряжен декабрь, 2004».

19 ПАЗ (ЗАО «Подольский Аккумуляторный Завод»)



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – продольный борт крышки.



Пример: ОТК041204, где ОТК04 – штамп и номер контролера, 1204 – месяц и год выпуска (декабрь 2004 года).

20 «Пауэр Интернэшнл Bronze» Dong Ah Tire& Rubber Co., Ltd, Корея



■ Гарантия – 24 месяца с момента продажи.

■ Место нанесения маркировки – на крышке сверху напротив полюсных выводов. Батарея поступает в Россию сухозаряженной – дата заливки указана сбоку на этикетке.



Пример: (маркировка даты изготовления, а не заливки!) B4J01, где: В – номер производственной линии, 4 – 2004 год, J – месяц (октябрь), 01 – служебная информация. (А – январь, В – февраль, С – март, D – Апрель, Е – май, F – июнь, G – июль, Н – август, I – сентябрь, J – октябрь, К – ноябрь, L – декабрь.) *Пример:* (маркировка даты заливки) «залита, заряжена 01.05».

21 «Пилот» «Электроисточник», Россия, Саратов



■ Гарантия – 30 месяцев с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка корпуса.



Пример: ЗАЛИТА 0105 (январь 2005 года).

22 «Пилот Silver»
«Электроисточник», Россия, Саратов



■ Гарантия – 36 месяцев с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка корпуса.



Пример: ЗАЛИТА 0105 (январь 2005 года).

23 «Титан»
Tubor, Россия



■ Гарантия – 24 месяца с момента продажи.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка корпуса.



Пример: 2112042 – 21 декабря 2004 года, 2 – служебная информация.

24 «Титан Arctic»
Tubor, Россия



■ Гарантия – 36 месяцев с момента продажи.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка корпуса.



Пример: 0612041: 6 декабря 2004 года, 1 – служебная информация.

25 «Электроисточник 6СТ-55а1з»
«Электроисточник», Россия, Саратов



■ Гарантия – 24 месяца с момента изготовления.

■ Место нанесения маркировки – верхняя крышка корпуса.



Пример: ЗАЛИТА 0105 (январь 2005 года).



Научно-производственное предприя
"Астрохим"
(095) 702-94-93, 702-94-96

Региональные представители:

Москва (095) 462-00-05, 462-0
Санкт Петербург (812) 380-20-75, 245-4
Екатеринбург (343) 251-5787,251-57
Киров (8332) 56-89-04, 47-89
Краснодар (8612) 33-62-55, 33-62
Красноярский кр. (39175) 214-04
Н-Новгород (8312) 508-410, 508-40
Новосибирск (3832) 17-95-91, 23-58
Ростов-на-Дону (8632) 201-808, 201-80
Рязань (0912) 34-31-58, 93-08
Челябинск (3512) 22-95-18, 22-97

ВСЕ НА ВЫБОРЫ!

КАЖЕТСЯ, КАНУЛИ В ЛЕТУ ВРЕМЕНА СУРОВОГО ДЕФИЦИТА, ОТСУТСТВИЯ АССОРТИМЕНТА И ВОЗМОЖНОСТИ ВЫБИРАТЬ ТО, ЧТО ТЕБЕ ПО ДУШЕ И ПО КАРМАНУ. СЕГОДНЯ ВЫБОР НА ВСЕ ВКУСЫ И КОШЕЛЬКИ, НО ТУТ ВСЕГДА ПРИСУТСТВУЕТ ОПАСЕНИЕ – А ВДРУГ ОШИБЕШЬСЯ? КУПИШЬ УСТАРЕВШЕЕ? ЗНАКОМИМ С НОВИНКАМИ АВТОМОБИЛЬНОЙ АУДИОТЕХНИКИ.

Наименование – LADA.

Ориентировочная цена – 200 долл.



Под уже известной потребителям маркой аудиотехники выпущен первый DVD-ресивер DV-3200. Те, кто любит посмотреть кино в машине, будут довольны: новинка не предлагает попкорн, зато совместима с форматами DVD/VCD/MP3 и читает CD-R/RW-диски. Максимальная выходная мощность оптимальна для подобных устройств – 4x45 Вт. Некоторые функции новинки сродни полноценному домашнему кинотеатру. Можно выбирать язык субтитров и изменять угол изображения. LADA-ресивер оснащен линейными входами и выходами, а также дополнительным выходом на сабвуфер. Ну а строгий дизайн в сочетании с зеленой подсветкой украсит салон любого авто – тем более зеленого!

Наименование – MYSTERY.

Ориентировочная цена – 550 долл.

Компания MYSTERY приступила к массовому производству автомобильных DVD/MP3-чейнджеров. Аппарат оснащен FM-модулятором, работает с DVD, Video CD, MP3, поддерживает три основные системы цветности: PAL, SECAM и NTSC, имеет два RCA видеовыхода. Чейнджер рассчитан на одновременную загрузку 12 дисков. Отправляясь всей семьей путешествовать, загружаете диски с мультфильмами – и ребенок при деле, а вы спокойно наслаждаетесь пейзажами. Устройство можно подключить к любому монитору; звук воспроизводится, например, через штатную аудиосистему.







Наименование – VELAS.

Ориентировочная цена – от 400 до 1000 долл.

Компания VELAS радует своим ассортиментом: семь новых моделей 1-DIN DVD-проигрывателей с моторизированным монитором и поддержкой MPEG-4. Различаются они и по цене, и по функциям. Более дорогая версия – для самых взыскательных покупателей: сенсорный экран touch screen, возможность подключения камеры заднего вида и ТВ-тюнер формата SECAM, который позволяет смотреть российские передачи в цвете. Специально для тех, кто хочет в пути удобно расположиться на заднем сиденье, но не может дотянуться до экрана, управление продублировано джойстиком. Модели среднего уровня имеют монитор, DVD-проигрыватель и пульт ДУ, но не принимают ТВ-сигнал. В бюджетную версию входит монитор и внешний DVD-проигрыватель – угодили всем! Предлагается два различных дизайнерских решения и два цвета корпуса – серебристый и черный. Неплохой выбор!

Наименование – KICX.

Ориентировочная цена – 120 долл.

Высокое качество звучания Hi-End компонентных аудиосистем серии PRO-62D оценят как профессионалы, так и аудиоманы – уверяет производитель. В самом деле: диффузор выполнен из нового материала – углеродсодержащего структурированного полипропилена, иначе говоря, особым образом внедренного графита, который сделан по специальной технологии. Все остальное тоже как с выставки достижений науки и техники: литая корзина с антирезонансным покрытием, подвес из бутилкаучука, мощный магнит, позолоченные винтовые зажимы, призванные обеспечивать чистую передачу звука в диапазоне средних и низких частот. А высокие частоты дает поворотный шелковый купольный твитер с неодимовым магнитом размером 1 дюйм. В общем, все на месте!



Наименование – Clarion.

Ориентировочная цена – 130 долл.

Для тех, кто любит бас, но не готов ради этого поступиться багажником, компания Clarion выпустила активный сабвуфер SRV202. Его корпус правильной формы отделан симпатичным и приятным на ощупь резиновым покрытием. У новинки – всего один разъем! Если багажник вдруг понадобится по прямому назначению, вы просто вынимаете оттуда свой саб.



Это – основное преимущество активного сабвуфера над стационарной моделью. Он дешевле и мобильнее, а различие в звучании услышит только педант.

Встроенный усилитель мощностью 120 Вт с настройками звучания – оптимальный вариант для любых автомобилей, включая универсалы. Динамическая головка размером 20 см воспроизводит низкие частоты в диапазоне 20–200 Гц. Внешние размеры: 26х26х46 см. А еще можно поиграть на нем в шахматы или домино…

Наименование – SPL by Soundstream.

Ориентировочная цена – от 50 до 300 долл.

Компания TRIA International, Ltd., эксклюзивный дистрибьютор компании SPL by Soundstream в России и странах СНГ, «стучит в тамтамы»: началась продажа серии автомобильных усилителей SPL XL! Стильная хромированная крышка скрывает клеммы и рычаги настройки, но главное – технические решения. В новинке применяется источник питания на МОП-транзисторах и схема с ШИМ-модуляцией, имеются фильтры высоких и низких частот с плавной регулировкой, входы высокого уровня, басовый эквалайзер (40 Гц, 18 дБ) и трехступенчатая система защиты. В серию XL входят семь



двухканальных моделей и три четырехканальных, что позволяет подобрать подходящий вариант для любой системы.

Любителей напористого баска должны обрадовать двухканальники XL2-1200 и XL2-1600: их мощность – 1200 и 1600 Вт соответственно. Па-а-сторонись!

Наименование – Soundstream.

Ориентировочная цена – 235 долл.

Еще одна новинка – VDVD-160 от Soundstream. Автомобильные DVD-проигрыватели уже не роскошь: производители, специализирующиеся на технике класса Hi-Fi, приступают к выпуску бюджетных моделей. Soundstream VDVD-160 тому пример. Здесь все, как в кинотеатре: многоканальный звук 5.1 и воспроизведение большинства существующих форматов – DVD, CD, CD-R/RW, MP3, HDCD и Picture CD. Для полноты ощущений не хватает только бабушки-билетерши, которая в темноте поможет найти ряд…

Выбор формата цветности PAL/NTSC производится автоматически. В комплект входит дополнительный выносной ИК-приемник – для тех, кто спрятал свой DVD от посторонних глаз. Кроме того, на лицевой панели расположены RCA-разъемы для подключения внешних устройств – видеокамеры или игровой приставки, а на задней стенке – два видеовыхода для мониторов и дополнительный AV-вход для внешнего TV-тюнера.



На правах рекламы

НЕ ГРЕМИТЕ "КОСТЯМИ"!

www.autolink.beloveg.ru

Наши конструкторы сделали всё для того, чтобы перевести такую деталь, как СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА ПОПЕРЕЧНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ (так называемые "косточки"), из разряда расходников в долгожители. Стойки ООО «Беловеж» имеют резинометаллические шарниры, которые и позволяют предложить покупателю гарантию работы детали на 50 000 км пробега. Конструктивное отличие наших стоек от остальных позволяет обходиться без пылегрязезащитных кожухов, которые перестают функционировать должным образом после небольших механических повреждений вследствие эксплуатации. Эластичность и прочность резинометаллических шарниров помогут максимально адаптировать подвеску автомобиля к нелёгким дорожным условиям. Проведённые испытания на разрыв показали критическое усилие в 1 400 кг, что существенно превышает аналоги. Продукция сертифицирована в МАДИ.

СОЗДАЕМ ДИЛЕРСКУЮ СЕТЬ

ООО «Беловеж» тел.: +7(095) **17-145-17, 171-1370**



МАСЛО МАСЛЯНОЕ

Наименование – моторное масло XADO.

Ориентировочная цена – от 17 до 25 евро за канистру.



■ Компания XADO, более известная как «ХАДО», выпустила моторные масла серии City Line с вязкостью по SAE – 10W40 и 5W40. Для их изготовления используется специальная основа. Например, масло XADO Atomic Oil City Line с вязкостью 10W40 сделано на минеральной основе, а XADO Atomic Oil City Line с вязкостью 5W40 – на полусинтетической (это определяет его доступную цену). Масла XADO сертифицированы Американским институтом нефти.

КОВРОВЫЙ МОЙДОДЫР

Наименование – очиститель автомобильных ковров и обивки АС-345.

Ориентировочная цена – 50 руб.



■ В отличие от домашних ковров, автомобильную обивку не выбьешь на снегу. Но как-то и ее нужно чистить? Научно-производственное предприятие «Астрохим» организовало выпуск высокоэффективного очистителя внутренней обивки салона. В его состав входят абсорбенты, которые работают как «сухая» химчистка – впитывают в себя грязь, засыхают и счищаются щеткой или пылесосом. При помощи очистителя можно удалить загрязнения и пятна с тканых и ковровых материалов.

«ФАРАОНЫ»

Наименование – охранные системы PHARAON V15 и V16.

Ориентировочная цена – 38–40 долл.

■ Компания «МЕГА-Ф» пополняет армию сигнализаций новыми «фараонами»: V15 и V16 – последние разработки. В этих моделях охранных систем используется датчик удара микрофонного типа, гарантирующий от ложных срабатываний. Системы обрели новые более узкие корпуса и миниатюрные брелоки. Различаются системы только тем, что V16 имеет дополнительный персональный код аварийного снятия с охраны и отдельный силовой выход для пейджера. Держись, угонщик, придет фараон!

ОХЛАЖДАЮЩИЙ FELIX

Наименование – «Тосол Felix» Prolonger.

Ориентировочная цена – 170 руб.

■ «Тосол» Felix от компании «Тосол-Синтез» получил новый, усовершенствованный пакет присадок Prolonger. В его состав не входят амины и нитриты, обладающие канцерогенным действием, а также фосфаты, которые при температуре свыше 40°С могут выпадать из охлаждающей жидкости в виде нерастворимых осадков. Производитель заверяет, что благодаря новому пакету «Тосол» сохранит свои свойства и после 45 тыс. км пробега. Это подтверждают испытания.



ПРОТРИ «ПЧЕЛОЙ»!

Наименование – универсальный автополироль LUCKY BEE.

Ориентировочная цена – 170 руб.

■ Научно-производственная компания «Лаборатория триботехнологии» выпустила новые автополироли и автошампуни под названием LUCKY BEE (счастливая пчела). Все они разработаны с использованием материалов нанотехнологии и обладают высокими защитными и эксплуатационными свойствами. В ассортимент новинок входит универсальный автополироль LUCKY BEE NANOCRYSTAL WAX, содержащий, по словам производителя, неабразивные наночастицы – фуллереноалмазы. Как звучит!



ЧТО НЕМЦУ ХОРОШО…

Наименование – шаровые опоры HANSE для ГАЗ-31105.

Ориентировочная цена – 250 руб.

■ Как только шаровые опоры появились в обновленной подвеске ГАЗ-31105, в немецкой компании HANSE забеспокоились. Выдержит ли новинка российское бездорожье? Гадать не стали, а запустили новую деталь в производство. Исходили из того, что шаровые будут делать на основе технологии, которую используют для запчастей таких автомобилей, как Toyota, Audi и др., учитывая при этом все особенности эксплуатации автомобиля на российских дорогах. Запчасти HANSE для ГАЗ и ВАЗ проходят двойную проверку наравне с запчастями для иномарок: непосредственно на заводе в Германии и в испытательной лаборатории при Департаменте качества в России.





Амортизаторы FENOX CLASSIC



Примененная в амортизаторах FENOX конструкция MULTIDISC SYSTEM дает максимальный комфорт и высокую надежность. Она основана на использовании в клапане отбоя комбинации дисковых пружин, обеспечивающих изменения усилий амортизатора в зависимости от скорости движения.

Данная конструкция гарантирует хороший контакт с дорогой на высоких скоростях и максимальный комфорт при спокойной езде. Подобные амортизаторы обычно используются только для дорогих элитных автомобилей.



Компания FENOX производит более 5000 наименований узлов и компонентов для большинства автомобилей: MERCEDES, AUDI, BMW, FORD, OPEL, RENAULT, FIAT, TOYOTA, MAZDA, NISSAN, HONDA и т.д., в том числе и для российских LADA, ГАЗ, УАЗ.

FENOX Automotive Components E-mail: marketing@fenox.com www.fenox.com

REEF НА ПРОВОДЕ

Наименование – поисковая система Reef GSM-3000 модель 11.

Ориентировочная цена – 800 долл.

■ Компания «Альтоника» начала производство спутниковой информационно-поисковой системы Reef GSM-3000 модель 11. Система способна значительно расширить привычные возможности автосигнализации. Например, вы можете позвонить в свой автомобиль, чтобы проверить его сохранность или определить его местоположение по SMS-запросу с вашего мобильного. При попытке обесточить питание новинка сообщит вам об этом и перейдет на резервную систему. Не забудьте подзарядить мобильный!



«ПЛАТИНОВАЯ» ЧЕРЕПАШКА

Наименование – очиститель и кондиционер кожи Turtle Wax.

Ориентировочная цена – 220 руб.

■ В мире автокосметики – как в моде: каждый сезон появляется что-то новое. Компания Turtle Wax от моды не отстает и представляет новинку – «платиновую» серию. Помимо автошампуня и полироля, в нее входят очиститель и кондиционер для кожи. Они содержат ингредиенты для глубокой очистки, регенерации и защиты кожаной отделки салона. Эффективная и в то же время мягкая очистка, по словам производителей, достигается комбинацией pH-сбалансированных мыл и поверхностно-активных веществ, а ультрафиолетовые фильтры предотвращают растрескивание и выцветание кожи на солнце. Мягкость и эластичность придают коже глицерин и коллаген – они входят в состав новых «черепаховых» средств.



ЗЕРКАЛО, КТО ТЕБЯ ВЫДУМАЛ?



Всматриваясь в свое отражение в зеркале, мы никогда не задумываемся о его происхождении. Другое дело — за рулем. «Эх, зеркало, кто тебя выдумал?!» — воскликнет с досадой иной водитель, едва избежав конфликта на дороге.

Современное автомобильное зеркало должно четко выполнять свои задачи. Важнейшая из них — хороший обзор дороги позади и сбоку автомобиля. Времена, когда обзору мешали атмосферные осадки и наледь, отраженный свет фар или солнца, плохо отрегулированное положение зеркала, ушли в прошлое. С недавних пор привилегия комфортной езды распространилась и на владельцев российских авто. Тем более что среди разнообразного ассортимента зеркальной оптики есть свои, российские, недорогие зеркала заднего вида, по качеству нисколько не уступающие зарубежным аналогам. Зеркала эти имеют весьма оригинальный, интересный дизайн, увеличенное поле обзора, встроенный повторитель сигнала поворота. И оснащены они самыми современными опциями: обогревом, противоослепляющим действием, электрической регулировкой.



В своих автомобильных зеркалах питерская фирма «Политех» воплощает все лучшие достижения современной зеркальной оптики. Не стало исключением из этого правила и новое изделие — зеркало для автомобилей «десятого» семейства. Оно, как, впрочем, и вся продукция НПК «Политех», по-прежнему остается доступной среднему российскому автолюбителю: на ценовую политику компании экономические кризисы не повлияли.

Что и говорить, в России сейчас немало производителей автомобильных зеркал. Однако особые преимущества продукции НПК «Политех» обеспечивают 14-летний опыт стабильной работы фирмы и регулярная государственная сертификация. Ведь зеркало, как элемент пассивной безопасности автомобиля, прежде всего должно соответствовать современным стандартам (правилам ЕЭК ООН №46 и ГОСТу). Государственный знак соответствия есть на всех зеркалах, выпускаемых фирмой из Санкт-Петербурга.

В модельном ряду фирмы зеркала с тремя вариантами противоослепляющего покрытия — нейтральным, голубым и золотистым. Визитная карточка фирмы — «политеховский» золотистый тон — защищен патентом. «Для производства зеркал мы используем только финское стекло, — говорит директор по развитию и исследованиям фирмы, к.ф.-м.н. Алексей МАХИН. — У нас надежные поставщики, которые соблюдают необходимые условия транспортировки и хранения, — сырье для производства всегда 100-пр центного качества! Но надежность наш го зеркала — это, прежде всего, резул тат уникальной технологии: четкость контрастность изображения обеспечи ется за счет напыления противоослеп ющего покрытия на наружной сторо стекла». Интересно, что одновремен на обратной стороне формируется гревательный элемент — это значите но повышает его КПД. Эта технология же фирменная, «политеховская».

Испытания Исследовательского це тра АВТОВАЗа подтвердили, что сто кость противоослепляющего покрыт зеркал НПК «Политех» к царапанию и тиранию в три раза выше, чем у обычно зеркала, что характеристики четкости контрастности изображения в различн погодных условиях оптимально сбала сированы, а обогрев — весьма эфф тивное средство борьбы с влагой и на дью, мешающими обзору.

На каждом этапе производственно процесса изделия проходят техническ контроль, а высокие технологии свод возможность брака к минимуму. Каче венное сырье и более совершенная т нология позволяют также снизить про водственные затраты и, следователь поддерживать вполне доступные цены продукцию.

Особое место в ассортименте фир занимают зеркала с электроприводо Эта опция, безусловно, удовлетворит просы самых требовательных владельц автомобилей ВАЗ и ГАЗ, особо ценящ свой комфорт. Механизм привода — же, что используют многие именитые пр изводители автомобилей.

Такое зеркало при правильной эксп атации может прослужить лет десят даже больше. Добавим к этому доступн цены и возможность самостоятельной тановки в штатное место. Пожалуй, сто упомянуть о том, что в случае необход мости «политеховские» зеркала склад ваются вперед и назад. А с недавних по потребителей зеркальной оптики Н «Политех» появилась возможность вы ра между корпусом, окрашенным в ц кузова, и стандартным черным, котор при желании можно окрасить так, как п сказывает фантазия.

В общем, если бы питерского «поли ховского» зеркала не существовало, бы стоило придумать...





НПК «Политех» приглашает к сотрудничеству заинтересованные организации.
т. (812) 543-76-26, т/ф (812) 543-75-84, www.carmirror.ru

ПРОПАВШАЯ ГРАМОТА

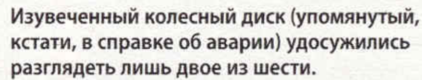
Евгений Борисенков, Игорь Теременко. Фото: Аркадий Козлов, Георгий Садков

Счастлив тот, кто не изведал нервотрепки и хлопот, связанных с аварией. Нам, увы, не повезло: мимолетного контакта с могучим МАЗом хватило, чтобы редакционная «Волга» стала легкой добычей жестянщиков, а сама авария – страховым случаем. Чтобы получить возмещение от страховой компании, надо представить документ о размере ущерба, подготовленный экспертным бюро. В идеале суммы, подсчитанные разными экспертами, не должны различаться больше чем на парутройку сотен рублей – цену скрытых дефектов. Иначе неизбежен кофликт с разбирательством в суде. Авария с «Волгой» дала повод выяснить квалификацию самих экспертов. С этой целью мы оценили урон, нанесенный машине, в нескольких специализированных агентствах.

ПРАВИЛЬНО ИЛИ СПРАВЕДЛИВО?

Поиск оценщиков занял у нас не один день. Трудность в том, что требовалась независимая экспертиза, а большинство профильных контор трудятся под крылышком страховых компаний. Поскольку последние платят то, что насчитают первые, дела у партнеров идут как по маслу. Читали, наверное, как глуповатый медведь нанял лису охранять курят-

Трещину в заднем бампере не нашел никто, но, возможно, это след от иной аварии, случившейся раньше.



Изувеченный колесный диск (упомянутый, кстати, в справке об аварии) удосужились разглядеть лишь двое из шести.

Брызговик колеса в ремонт отправили лишь четверо экспертов. В заключениях двух других о нем ни слова.





ник? Однако нашлись и те, кто вызвался оценить ущерб непредвзято.

Первым делом надо выявить все полученные в аварии повреждения – без разборки, по одним только внешним признакам. Оформив акт осмотра, оценщик уединяется, чтобы определить трудоемкость работ, потребность в запчастях и материалах и подсчитать стоимость ремонта. Чем полнее опись, тем точнее ответ на поставленную задачу. Некомпетентный спец обычно маскирует незнание за обобщенным перечнем, который можно трактовать как кому хочется. Но истцу и ответчику «хочется» по-разному, и тогда конфликт практически неизбежен.

Деликатный момент – определение степени износа. Закон требует предоставить потерпевшему вещь того же рода или качества, но «бэушные» запчасти в прейскурантах сервисов не фигурируют. Вводя в стоимость новой детали коэффициент износа, эксперт восстанавливает справедливость. А чтобы не запутать истца, в итоговой калькуляции он указывает две суммы: расходы на ремонт (их оплачивает владелец) и величину нанесенного ущерба (его возмещает страховщик или виновник аварии). Как правило, расходы на ремонт выше суммы ущерба.

В утешение потерпевший может получить компенсацию за утрату товарного вида, ведь при продаже «битая» машина уйдет дешевле. Каждую цифру эксперту, возможно, придется отстаивать в суде, ведь виновник ДТП и его страховая компания деньги считать умеют.

ТЕОРИЯ ВЕРОЯТНОСТИ

Аппетиты у спецов оказались разными – от полутора до четырех с лишним тысяч рублей (см. таблицу) за услугу. Некото

О ремонте задней двери речи даже не шло. Единодушный вердикт – замена.



Тот же счет – 6:2 оказался не в пользу порога. Сдается, экспертам лень было нагибаться.



Четверо оценщиков посчитали, что крыло нужно заменить, двое предложили отремонтировать.





После встречи с МАЗом «Волга» превратилась в объект экспертизы.

НЕ ПУСКАЮТ В ПЕСОЧНИЦУ?

Выйти на рынок фильтров для автомобилей непросто. Стать региональным дилером крупного производителя - практически невозможно.

Предоставить новые возможности может только новый крупный игрок на рынке. Нам нужны дилеры - специалисты на рынке автозапчастей.

Откройте двери на новый, динамично-растущий, финансовоемкий рынок фильтров и фильтроэлементов вместе с "Куйбышевским заводом автодеталей".

Низкая цена входа на рынок, гибкие условия партнерства, профессиональный менеджмент.

Ассортимент постоянно расширяется.

Посетите наш сайт www.kza.ru (38362) 63-461 (38362) 64-030



товар сертифицирован

КУЙБЫШЕВСКИЙ **ЗАВОД АВТОДЕТАЛЕЙ**

Размер ущерба может быть справедливым, а может – договорным!

рые азартно и охотно торговались: в этой области плюс-минус полтыщи – не деньги. Причем прямой связи цены с качеством или сроком исполнения заказа не просматривалось. Лишь ООО «АвтоМобил» исхитрилось за малую сумму уложиться в два с лишним часа. Остальные обещали «приложить все силы», кои, видимо, быстро иссякли – менее чем за пятидневку никто не управился.

Обычно истец и ответчик просто наблюдали за таинством оценки. Лишь однажды ретивый «профессионал» потребовал вскрыть покореженную дверь, сославшись на некий закон об экспертной деятельности. Но, видимо, представив, как мы голыми руками будем рвать железо, оценщик поднапрягся и мысленно проник взглядом в скрытую полость.

Ошибка эксперта порой стоит дорого, поэтому в развитых странах требования к нему высоки. В Германии, например, соискатель подкрепляет диплом профильного вуза двухлетним стажем работы в этой области. Затем – обучение, трехлетняя стажировка и, наконец, экзамен. Итого на овладение специальностью уходит около десяти лет! Соотеопт

На правах рекламы



Расход бензина растет, а машина не тянет – «не в коня корм»? Двигатель плохо заводится и потряхивает на холостых оборотах, замучила детонация? Повышенный СО?
- Несколько составов-очистителей топливной системы от Hi-Gear умерят аппетит и вернут вашему «Боливару» былую резвость.

Самый популярный очиститель инжекторов на российском рынке!



HG3216 / 325 мл *HI-GEAR INJECTOR CLEANER*
Очиститель инжекторов быстрого действия
Восстанавливает работоспособность даже безнадежно засоренных инжекторов. Устраняет детонацию («стук пальцев»). Предотвращает образование отложений на впускных клапанах и нагара в камере сгорания. Восстанавливает тепловой режим двигателя и равномерность оборотов холостого хода. Снижает на величину до 10% расход бензина и токсичность выхлопа.

HG3206 / 325 мл *HI-GEAR CARBURETOR CLEANER*
Очиститель карбюратора

HG3201 / 312 г *HI-GEAR CARBURETOR CLEANER*
Очиститель карбюратора (аэрозоль)

И десятки других высокоэффективных очистителей Hi-Gear!

30 000 наименований первоклассных товаров для автомобиля, гаража, мастерской, оптом и в розницу, сеть дистрибьютеров по СНГ
(095) 721-3333, www.agah.ru
AGA
ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

чественники осваивают эту науку куда быстрее, благо квалификационных требований к экспертам, как и обязательной сертификации, нет. Результат налицо: в нашем случае никто не отметил поперечной деформации панели крыши – пологой вмятины от средней правой стойки до середины проема задней левой двери, результат перекоса кузова. Если дефект вылезет в ходе ремонта, доплатить придется владельцу.

Впрочем, эксперты, как оказалось, народ не прижимистый. Один щедрой рукой чуть не впятеро завышает трудоемкость работы, другой не мелочится, назначая стоимость нормочасов. Надо быть крохобором, чтобы вести расчет по различным тарифам: все малярные и жестяно-сварочные работы оплачивают по дорогой горячей сетке, а сборочно-разборочные идут по холодной – она подешевле. Среди оценщиков такого не нашлось. Зато были истинные филантропы. Один вовсе заложил в перечень операций по ремонту контроль геометрии пола на стапеле (хотя пол в аварии не пострадал!). Впрочем, дело, быть может, не в человеческой доброте, а в «прямолинейности» компьютерной программы (ныне в справочники почти не заглядывают, доверяя расчеты технике).

Кто-то не заметил оторванное зеркало, кто-то – мятый порог и треснувшее литое колесо, зато углядел старую царапину на крышке багажника и т. д. А на нет и суда нет! Проще говоря, нет дефекта – не жди возмещения. Нелепость данных о количестве потребных запчастей ясна без комментария: один мастер утверждает, что можно обойтись заменой лишь четырех деталей, другой насчитал 15!

СУД И ДЕЛО

А теперь представьте, что истец и ответчик обращались каждый к «своим» оценщикам (см. таблицу). Первого устроила калькуляция на 30 642 рубля, а второму пришлась по душе версия с 20 487 рублями. Разбираться придут в суд, чей вердикт чаще всего непредсказуем. Ведь суд вершат правоведы (не механики!), да еще в глаза не видевшие вашей развалины. Получается, за свои же кровные обе стороны обрели головную боль. (Впрочем, виноватый может подарить ее своей страховой компании.)

Казалось бы, вывод ясен – обращайтесь к профессионалу! Только как его узнать в толпе «коллег» по цеху, если лицензия с печатями ничего не удостоверяет? Когда-то в грузинской короткометражке про дорожных рабочих прозвучал такой диалог:

– Я думаю, Гиви, этот рельса весит 176 килограммов!

– А я думаю, Вартан, что этот рельса весит 288 килограммов.

Удивительно, но в компьютерных расчетах дипломированных специалистов разброс ничуть не меньше! А может, это Гиви с Вартаном переквалифицировались? □

Редакция благодарит президента московской региональной Гильдии профессиональных оценщиков Николая Каверау и заведующего отделом ремонта автомобильной техники ГИЦ «НАМИ» Юрия Глумова за помощь в подготовке материала.

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Если вы не доверяете эксперту, помните, что в суде у сторон есть право на его отвод. Если сомневаетесь в правильности принятого экспертом решения, попросите объяснения с демонстрацией подлинных нормативных документов, названия которых необходимо занести в акт осмотра. Не нашли консенсуса – смело напишите все претензии в акте.

И, главное, старайтесь не попадать в аварии!

ИТОГИ РАБОТЫ ЭКСПЕРТНЫХ БЮРО

Предприятие	Кол-во дефектов, ед.	Кол-во работ*, ед.	Кол-во запчастей, шт.	Стоимость нормочаса, руб.	Стоимость ремонта, руб.	Стоимость услуги, руб.	Срок подготовки экспертного заключения, сутки
ООО «ОСК-Эксперт»	10	3	15	350	30 642	3000	7
ООО «ТК-Сервис»	14	12	10	250	27 690	1530	5
ООО «Гарбор»	7	9	4	250	20 487	2000	5
ООО «Автоконсалтинг плюс»	10	9	7	250	22 181	1500	5
ЗАО «Малакут Ассистанс»	14	14	11	250	26 626	4120	7
ООО «Авто-Мобил»	14	8	12	300	29 470	1650	0,1

** Без вспомогательных и сопутствующих, а также окраски.*

300 000 км с РиМЕТ® – не преде

Независимая экспертиза

Для полной реализации заложенного в двигателе потенциала необходимо применять не только качественное масло, но и специализированные составы, призванные значительно увеличить жизнь машины. Журнал «За рулем» № 4/2004 провел независимую экспертизу восьми наиболее известных автопрепаратов, среди которых была испытана первая 15-летней давности разработка Fine Metal Powders Co (ВМП) — РиМЕТ. В эксперименте принимали участие также качественные масла различной степени вязкости. Специалисты FMP считают, что «старый» РиМЕТ произвел небольшую сенсацию, сумев обойти все современные существующие технологии борьбы с износом. Его результат — 40% снижение износа испытуемого образца по сравнению с качественным маслом - остался недосягаемым. Технология, разработанная 15 лет назад, до сих пор не нашла себе альтернативы, что подтверждает правильность направления работы компании. К сожалению, в тесте не приняли участие последние разработки ВМП – РиМЕТ-100 и Motor Healer, которые значительно превосходят способность «старого» РиМЕТа бороться с износом и закрепляют технологическое лидерство компании на рынке.

Качество продукции FMP Co подтверждено европейской сертификацией производства по ISO 9001:2000 фирмой AeroCert AG Germany.

АКЦИЯ «300 тысяч без капиталки!»

Компания Fine Metal Powders Co, владелец ресурсосберегающей технологии РиМЕТ, объявляет о проведении акции «300 тысяч без капиталки!».

Все автолюбители, применявшие хотя бы раз в течение последних 15 лет препараты серии РиМЕТ, могут прислать свои отзывы и принять участие в розыгрыше подарков. В течение года на страницах журнала «За рулем» мы представим 5 самых интересных настоящих историй, связанных с применением препаратов РиМЕТ, с фото автора и его машины.

В числе подарков – продукт новейших технологий и технических решений «Motor Healer» — последнее достижение ученых в области трения и износа, позволяющее значительно увеличить «заводской» ресурс двигателя. А также суперприз – автомобиль ВАЗ-2106. Но нестандартной комплектации! Двигатель, коробка передач, редуктор заднего моста обработаны Motor Healer и РиМЕТ-Т, а подшипники ступиц, рулевые наконечники, шаровые опоры и ШРУСы обработаны смазками «Технология РиМЕТ» – что гарантированно повысит ресурс «шестерки» до иномарочного стандарта 300 000 км. Компания ВМП предоставит вместе с машиной 30 комплектов промывки двигателя «Технология РиМЕТ» и состава Motor Healer, которые необходимо будет применять при каждой смене масла, т.е. промывать двигатель через каждые 10 тыс. км, а затем в свежее (любой марки) масло заливать Motor Healer. Компания ВМП настолько уверена в своих разработках, что будет контролировать соблюдение регламента применения составов «Технология РиМЕТ» на машине, и в случае пробега менее 300 тыс. км до капиталки машина будет заменена на новую!

Одним словом, если двигатель вашего автомобиля, коробка передач или редуктор в результате применения РиМЕТа при каждой смене масла отработали более 250 тысяч км, вы можете принять участие в розыгрыше автомобиля ***ВАЗ-2106 с ресурсом 300 000 км*** и получить ценные подарки, а также предложения взаимовыгодного сотрудничества от компании ВМП.

Если вы впервые столкнулись с необходимостью «лечения» своей машины и наблюдаете снижение мощности и повышенный расход масла, низкую, неравномерную компрессию и повышенный расход бензина, повышенный шум двигателя, коробки передач или редуктора, нечеткое переключение передач и т.д., мы предлагаем вам воспользоваться нашими препаратами и принять участие в розыгрыше подарков.

Если ваша машина еще новая, но эксплуатируется в жестких условиях, и вы хотите, чтобы она радовала вас долгой и беспроблемной работой – пользуйтесь «Технологией РиМЕТ» – и вы с лихвой окупите затраты. Только на экономии бензина препараты РиМЕТ окупятся уже через 2 тыс. км, т.к. с РиМЕТом расход бензина уменьшается до 10%. А дальше – чистая экономия денег, сил, времени, нервов.

Условия конкурса

Купите один из препаратов серии РиМЕТ. Отправьте нам свою фотографию с РиМЕТом в руке. Если вы уже применяли РиМЕТ, то приложите к фотографии вашу историю. Фото и истории присылайте по адресу: avto@rimet.ru или по почте: 119334, г. Москва, а/я 173, ЗАО «НПП ВМП».

Наши подарки получат первые 100 участников, приславших свои фотографии с РиМЕТом и истории на электронный адрес и первые 100 участников, воспользовав обычной почтой.

Тысяча участников получат в п Motor Healer.

О розыгрыше главного приза ВА будет объявлено в конце года, когда выбраны 5 лучших «РиМЕТовских рий. Следите за акцией на страница нала «За рулем».

Суперприз — ВАЗ-2106 с ресурсом 300 00

Двигатель, коробка передач, редуктор заднего моста обра Motor Healer и РиМЕТ-Т, а подшипники ступиц, рулевые н ники, шаровые опоры и ШРУСы обработаны смазками «Т гия РиМЕТ», что гарантированно повысит ресурс «шесте иномарочного стандарта 300 000 км. Компания FMP пред вместе с машиной 30 комплектов промывки двигателя «Т гия РиМЕТ» и состава Motor Healer.



Подарки участникам акции

Импортное синтетическое масло МЕТ и РиМЕТ-Т, высокоэффективн монтные препараты для восстанов двигателей всех типов, механически бок передач и редукторов.

Металлоплакирующая смазка «Те гия РиМЕТ» (в 2-3 раза увеличив срок службы всех автомобильных узл ния) + препарат РиМЕТ-100 новая ла: *защита + восстановление* облада сокими защитными свойствами, позв щими при регулярном использовании дой сменой масла увеличить ресурс теля до 3 раз.

Комплект летних импортных шин парат Motor Healer *снижение трени щита + восстановление*. Уникальная ботка серии РиМЕТ последнего поко Целитель Мотора значительно снижа ние и увеличивает мощность до 20% ясь в то же время защитным и восст тельным препаратом.

www.rim

Владивосток (4232) 44-44-53, 44-20-16, 44-39-65; **Екатеринбург** (343) 350-94-72, 350-58-36, 350-83-58; **Ижевск** (3412) 50-55-57, **Казань** (8432) 18-40-22, 18-54-11; **Калининград** (0112) 45-39-48; **Краснодар** (861) 210-02-69;210-02-68 **Красноярск** (3912) 55-55- 99; **Москва** (095) 679-94-12; **Москва** (095) 232-28-29, (095) 958-91-78; **Нижневартовск** (3466) 24-51-88; **Новосибирск** (3832) 40-82 (3812) 51-19-14, 51-19-16, 36-24-64, 577-648; **Омск** (3812) 285-103, 285-104; **Пермь** (3422) 938-000,; **Петропавловск-Камчатск** 6-47-35,2-47-35; (4152) 131-024; **Ростов-на-Дону** (8632) 201-808, 201-809; **Самара** (8462) 45-37-74,8-927-209-10-01; **Уфа** (34 21, 42-12-12; **Тюмень** (3452) 782-948, 36-76-12, 30-63-31,34-66-99; **Челябинск** (3512) 91-24-74,91-75-65; **Энгельс, Саратовской о** 54-33-91,54-49-89; **Кустанай** (3142) 54-33-91; **Астана** (3172) 23-83-28, 31-43-52; **Харьков** (057) 340-43-00; **Минск** (017)

ЧИСТЮЛЯ «ГАЗЕЛЬ»

Геннадий Емелькин

Скоро в России вступят в силу нормы токсичности выбросов Евро II. С прицелом на это ОАО «ГАЗ» уже около года выпускает «газели» с «чистым» двигателем ЗМЗ-405.23 рабочим объемом 2,5 л. Спрос на них, как водится, невелик. Дополнительные элементы – новые затраты, а какой же коммерсант добровольно на них пойдет!

Но закон есть закон, его придется выполнять – и это не так трудно, как на первый взгляд кажется.

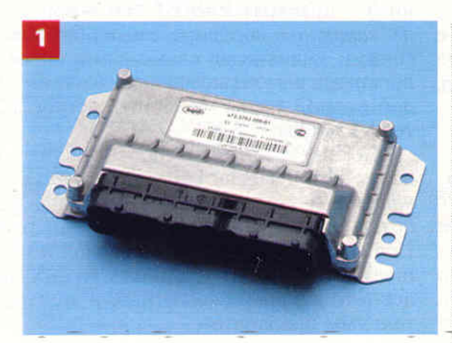
Разберемся с новой системой управления двигателем и особенностями его диагностики.

Контроллер, размещенный в моторном отсеке, не пострадает от воды и грязи – его корпус герметичен.

Для полноценного «общения» с новейшим контроллером МИКАС-10 нужен свой сканер. Программный модуль для прежних блоков не годится. До 70% возможностей нового блока предназначено для самодиагностики системы управления. Он стал «умнее»: на случайное отклонение какого-либо параметра не сразу реагирует, а ждет следующего сбоя, сравнивает данные, анализирует – и при повторении ошибки запишет ее код в память.

Прежние контроллеры (МИКАС-5, МИКАС-7) были слабым подспорьем для диагноста – фиксируемых ими параметров не хватало для поиска многих неисправностей. У МИКАС-10 энергонезависимая память: в этом «черном ящике» хранятся факты и время работы двигателя в критических условиях – например, превышение допустимой частоты вращения коленвала или разрешенной скорости в период обкатки, превышение максимальной температуры охлаждающей жидкости, недопустимое уменьшение угла опережения зажигания по причине детонации на низкооктановом топливе и другая информация, помогающая установить причины повреждения двигателя.

Новый ДМРВ HFM62C19 невзаимозаменяем с прежним Siemens-HFM62C11, причем у них разные электроразъемы, так что ошибка практически исключена. Современный ДМРВ сделан по новой технологии, его измерительная пленка весьма чувствительна, но в то же время не такая нежная, уязвимая, как у прежних датчиков. Ее толщина 150 микрон, втрое больше, чем у других ДМРВ, и на-



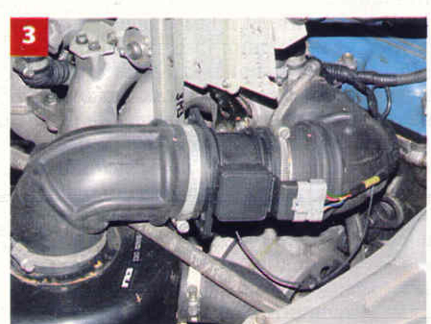
1

Современный блок управления (контроллер) МИКАС-10, уже с 16-разрядным процессором (вместо восьми у прежнего). Он быстрее обрабатывает информацию от датчиков и исполнительных механизмов и вносит поправки в работу двигателя.



2

Новый датчик массового расхода воздуха HFM62C19, разработанный специалистами фирмы «Сименс» совместно с коллегами из «Элкар». Над его настройками немало потрудились, преодолев проблему, заданную компоновкой силового агрегата, – близость к воздушному фильтру и ресиверу.

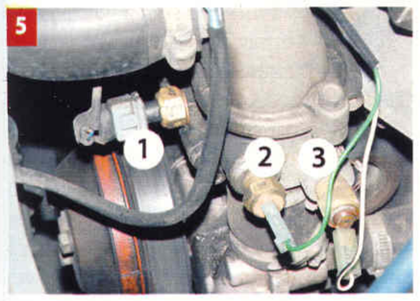


3

Подводящий патрубок от воздушного фильтра к ДМРВ короткий, да еще и загнут на 90°. Таков же и патрубок, соединяющий ДМРВ с ресивером. А любая неравномерность (включая завихрения) потока воздуха усложняет измерение расхода, вносит ошибки, особенно существенные при повышенных мощностях.



Так размещен датчик температуры воздуха во впускном коллекторе прежних двигателей с устаревшим ДМРВ. Новый ДМРВ заодно включил в себя датчик температуры воздуха. Это избавило от необходимости размещать его во впускном коллекторе.



У двигателя 405, как и у 406, три датчика температуры охлаждающей жидкости. Один (1) информирует контроллер, второй (2) посылает сигнал на панель приборов, третий (3) аварийный. Но вместо привычного термодиода, связанного с контроллером, у 405-го термосопротивление. Характеристики такие же, как у вазовского, но датчики невзаимозаменяемы. Датчик ВАЗа длиннее и не поместится в бобышке корпуса 405-го термостата. Кстати, электрические разъемы у них тоже разные. Датчик включения вентилятора в бачке радиатора уже не нужен – его функции возложены на контроллер. (В некоторых комплектациях машины этот датчик все же может быть задействован.)

Новый датчик кислорода в отработавших газах (лямбда-зонд) планарного типа. По сравнению с прежними потребляет меньше энергии, а реагирует на изменение состава смеси быстрее. Для скорейшего выхода в рабочее



состояние у датчика есть подогрев, причем контроллер постоянно следит за сопротивлением чувствительного элемента, включая подогрев по мере необходимости. (Нагревательный элемент прежних датчиков работал по заранее заданной программе без обратной связи с контроллером.)

несена не на керамику, а на стекло, которое меньше загрязняется.

ДПКВ – датчик положения коленчатого вала тот же, но современный контроллер шире использует получаемую от него информацию, сопоставляя ее с информацией от датчика положения распредвала и т. д. Он, например, фиксирует пропуски вспышек в цилиндрах двигателя – и когда их количество превысит допустимое, на щитке замигает лампа «Check Engine». Чаще всего виноваты свечи, высоковольтные провода, катушка зажигания. Если не устранить неисправность, контроллер через некоторое время отключит форсунку в этом цилиндре, что сократит вредные выбросы в атмосферу и обезопасит нейтрализатор от перегрева и разрушения. Одновременно контролируется температура нейтрализатора – она не должна превышать 900°С. Опираясь на данные о расходе топлива, контроллер рассчитывает температуру отработавших газов – при отклонении от нормы изменяет подачу топлива так, чтобы температура газов не была чрезмерной. Расход топлива может немного повыситься, зато нейтрализатор будет сохранен. (Контрольная лампа в этом случае не загорается, но в «черном ящике» информация будет записана.)

Датчик скорости в системе управления МИКАС-10 не только информирует водителя о скорости автомобиля. Его сигнал учитывается в алгоритме управления двигателем. При торможении им контроллер точнее управляет регулятором холостого хода. Сопоставляя скорость автомобиля и частоту вращения коленвала, «опознает» передачу в КП. Для каждой передачи в программу записаны рекомендуемые частоты вращения – при «перекрутке» контроллер последовательно отключает форсунки двигателя. Предусмотрена в МИКАС-10 и «противотолчковая» функция: при попытке слишком резкого разгона контроллер не допускает неоправданного «броска» оборотов, делает разгон более плавным, избавляет от ударов в трансмиссии.

Датчик детонации – прежний. Однако и здесь у МИКАС-10 есть особенности. При износе двигателя увеличиваются механические шумы, которые прежними контроллерами нередко воспринимались как результат детонации. Происходили ложные срабатывания, неоправданно снижался угол опережения зажигания, падала мощность, рос расход... МИКАС-10 эту проблему устранил.

Как видите, диагностика в новом МИКАСе более развита и не ставит перед специалистом неразрешимых задач. В то же время МИКАС-10 позволяет с большим запасом выполнить экологические требования Евро II, а потому его появление в автомобиле закономерно. □

На правах рекламы

ИСКУССТВО ТИШИНЫ

Шуршание гальки под широкими шинами лимузина, низкий гул выхлопной системы спортивного автомобиля или резкий удар при переключении передач быстро удаляющегося стритрэйсера – всё это мир звуков, присущих автомобилю.

А что если это скрип (визг, свист) тормозов? Не из-за резкого торможения, а из-за звука, издаваемого тормозным узлом. Какие будут Ваши мысли? Можно отнестись снисходительно, если это какой-нибудь 20 летний автомобиль, а если это новенькая десятка или, пусть и не совсем новая, но иномарка представительского класса? Вам неприятно, а что чувствует хозяин этой машины? Ответ очевиден.

Поэтому очень много автовладельцев при покупке тормозных колодок, интересуются – скрипят или не скрипят эти колодки.

Технологии ведущих мировых компаний позволяют свести вероятность скрипа тормозной системы к минимуму, а вибрацию и биение практически исключить. Данные технологии основаны на применении специальных материалов при производстве колодок дискового тормоза, которые позволяют уменьшить возникающую во всем тормозном узле вибрацию – основную причину скрипа.

В настоящее время одним из ведущих производителей тормозных колодок в России фирмой «**МарКон**» были закуплены подобная итальянская технология и оборудование для ее применения. Как показали тесты, проведенные на испытательных стендах и в реальных условиях «дороги», новые тормозные колодки практически полностью исключают скрип и посторонние шумы на любых режимах торможения, сохраняя при этом стабильный тормозной момент и нормативный износ как самой колодки, так и диска.

Новая колодка «МарКон» в разрезе



Одним из первых испытал и одобрил эту технологию АвтоВАЗ, с сентября 2004 г. устанавливающий колодки «МарКон» на свои заднеприводные модели автомобилей, а с марта 2005 года такая технология применяется ко всем колодкам дискового тормоза «МарКон».

При помощи новых зарубежных технологий и современного импортного оборудования все колодки дискового тормоза «МарКон» не уступают по качеству, надежности и комфортабельности колодкам ведущих мировых производителей, а стоят намного меньше.

(0852) 451-265, 459-861
www.markon.ru

«ГОЛОВНАЯ» БОЛЬ



Анатолий Вайсман

Переменное усилие, смещенное от оси клапана, заставляет последний качаться в отверстии втулки и разбивает его...

Недавно столкнулся с очередной загадкой. Приехал клиент на далеко еще не «убитом» ВАЗ-2109 с банальнейшей, на первый взгляд, жалобой: двигатель «подтраивает». Причину нашли в считанные минуты: свеча первого цилиндра выглядела неважно, да и проверки на стенде не выдержала. Заменили – но и с новой мотор потряхивало. Свечу мы посмертно реабилитировали: она явно пала жертвой другого дефекта. Компрессия в первом цилиндре едва достигала 8 кгс/см^2, хотя в других приближалась к 13. С добавкой масла она повысилась не намного – значит, будем разбираться с клапанами.

Сняли головку. Выпускной клапан разбит – след на рабочей фаске сполз к одной стороне, такой же на седле. Наслоения нагара не оставляют места для сомнений: вот она, причина неплотности. Направляющей втулке конец – отверстие, даже на глаз, эллипсное. Ладно – заменили клапан и втулку, профрезеровали седло, притерли. Довольный заказчик отбыл... Но и месяца не прошло, как на пороге возникла знакомая фигура: мотор снова троит!

Сразу начали с проверки компрессии. И опять в первом цилиндре знакомые 8 кгс/см^2. Дальше – повторение уже пройденного: разбиты клапан, седло и втулка, будто мы никакого ремонта и не делали. Может быть, подвело качество деталей? В наш век это дело привычное, и мы – уже по рекламации, «за счет фирмы» – заменили их импортными.

...Я не поверил собственным глазам, когда клиент снова прибыл к нам с той же жалобой! Выходило, что детали губит какая-то глубинная причина. Теперь железки изучали как никогда придирчиво – и вот я заглянул внутрь стаканчика толкателя злополучного клапана. Что за ерунда! След клапана смещен от оси толкателя настолько, что торец клапана работает лишь частью площади. Остальные толкатели в порядке.

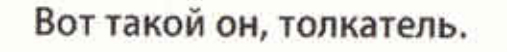
Что же происходило? Вероятно, переменное усилие, смещенное от оси клапана, заставляет последний качаться в отверстии втулки и разбивает его, а перекос клапана в седле все увеличивается. Как же от этого избавиться?

Можно заменить некондиционную головку, но обойдется это дорого, тысяч в восемь. Предложили заказчику щадящий вариант. В заводских условиях на координатно-расточном станке обработали отверстие в направляющей толкателя – строго соосно с втулкой клапана, запрессовали в это гнездо ремонтную втулку – и уже ее расточили под толкатель. Седло в головке, сильно изношенное, пришлось заменить. Ремонт хлопотный, но все-таки в несколько раз дешевле, чем замена головки.

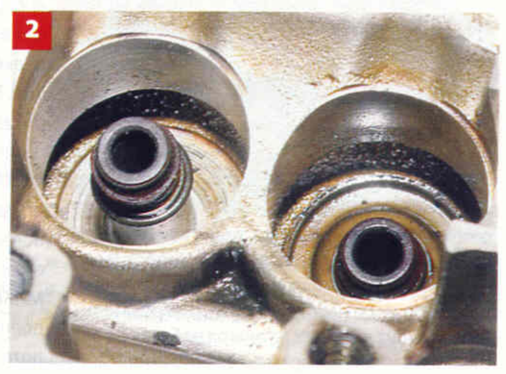
Этот случай нас насторожил, и не зря: впоследствии столкнулись с двумя аналогичными.

А вот еще одно новшество автопрома! Двигатель ВАЗ-2111 (пробег 70 тыс. км) тоже троил. Клиент, по его словам, устал менять замасленные свечи в одном из цилиндров, да и масло заметно уходило. Начали с замены маслоотражательных колпачков. Когда слесарь снимал старые, направляющая втулка выпускного клапана в том самом цилиндре без ощутимого сопротивления вылезла из гнезда вместе с колпачком. Фантастика! Оказалось, она давно болталась в головке блока – посадочное гнездо стало, мягко говоря, эллипсным. Масло свободно текло через эти зазоры, да и клапану работалось не здорово! И опять я вынужден признаться, что доселе с подобным не сталкивался, даже на моторах с еще большим пробегом! Ну а ремонт – дело привычное. С этим мы, разумеется, справились... □





1 Вот такой он, толкатель.



2 ...И втулка долой!

КРЕПКИЙ ОРЕШЕК

Борис Ездаков

Некоторым автомобилям свойственны столь яркие «родовые» черты, что лучше бы машина оказалась безликой... но и без таких проблем, как эта. Речь пойдет о «знаменитом» (в известном смысле) болте стойки передней подвески – «развальном»...

Понятно, что у автомобиля, который ездит по плохим дорогам, довольно часто приходится регулировать углы установки передних колес. И вот парадокс: в этом случае проблемы с болтом редки. Но если с машиной года два все благополучно (то есть углы регулировать не приходилось), владельца может подстерегать беда.

Болт, и без того зверски затянутый (ведь ответственность ой как велика!), еще и закисает так, словно он приварен к стойке: не то что вынуть, даже провернуть его не удается. Лупить кувалдой, если в гараже нет подъемника (а его ведь нет!), мягко говоря, неудобно. Да и автомобиль жалко.

В этой ситуации есть два пути.

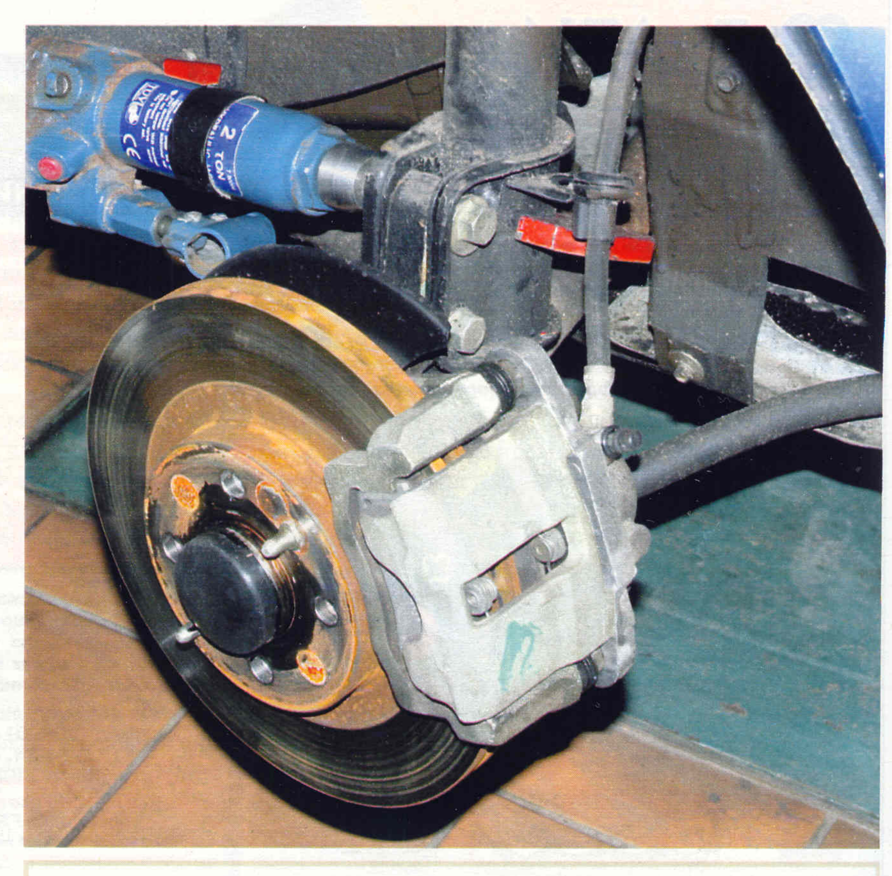
Первый: снять стойку вместе с поворотным кулаком, демонтировать привод и суппорт переднего тормоза – работы немало! Только после этого – уже на верстаке кувалдой или на прессе – вышибают (выпрессовывают) треклятый болт!

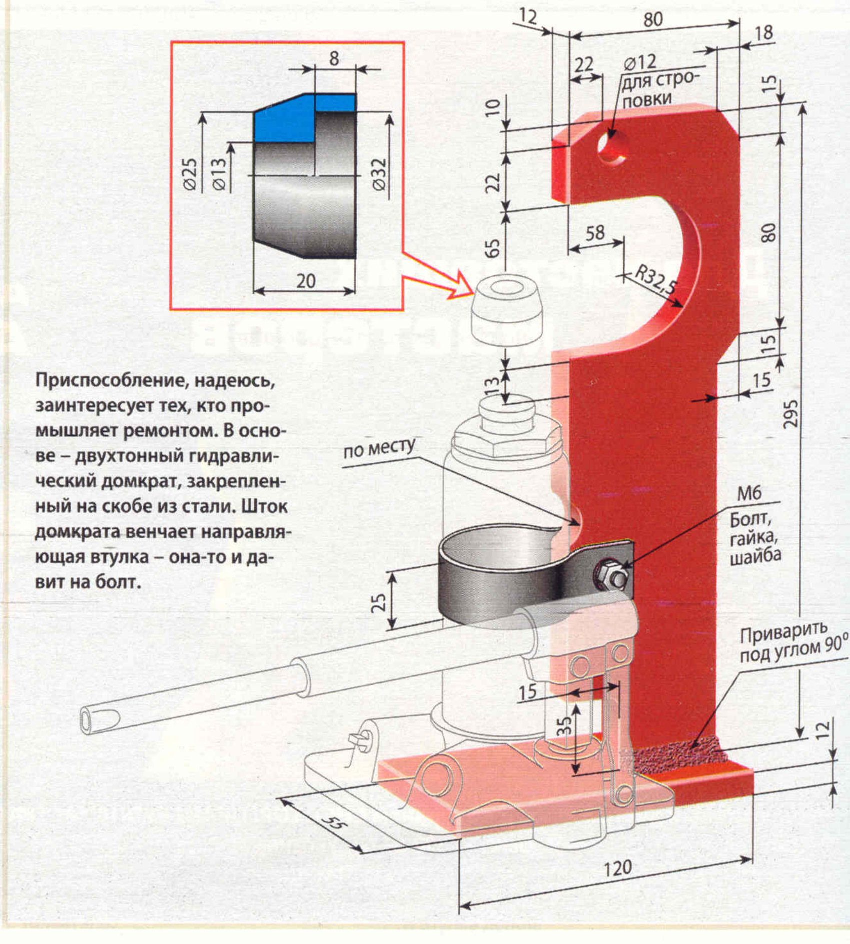
Второй путь: газовой горелкой хорошенько нагревают злополучное место поворотного кулака – так, чтобы болт поддался ударам молотка. Минус очевиден: избавившись от необходимости снимать стойку, можно заодно лишиться машины и гаража... Я борюсь с развальным болтом по-своему: зачем тащить стойку к прессу, если удобнее – наоборот!

Приспособление показано на рисунке и фото. Думаю, оно заинтересует тех, кто промышляет ремонтом. В основе – обычный гидравлический домкрат, закрепленный на скобе из стали. Шток домкрата венчает направляющая втулка – она-то и давит на болт. Но стойка при этом стремится повернуться вокруг оси, поэтому пригласим напарника: пусть он, повернув руль, держит его в положении, когда скоба упирается в «купол» над колесом.

Имейте в виду: на фото показана правая стойка. Перейдя к левой, нужно, ослабив хомут, развернуть домкрат так, чтобы его нагнетательный насос был ниже силового цилиндра, иначе домкрат работать не будет.

Попробуйте! □



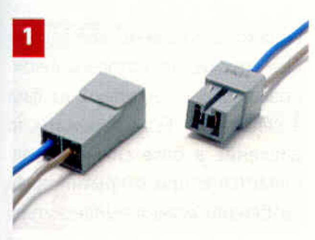


Приспособление, надеюсь, заинтересует тех, кто промышляет ремонтом. В основе – двухтонный гидравлический домкрат, закрепленный на скобе из стали. Шток домкрата венчает направляющая втулка – она-то и давит на болт.

НЕ ДЫШИТЕ!..

Борис Ездаков

Не зря лесники уходят на пенсию раньше бухгалтеров: оказывается, организм, потребляющий в избытке свежий кислород, старится быстрей. Что-то похожее происходит и с автомобилем. Главным его врагом, помимо неумелого владельца, остается коррозия (читай – окисление), выводящая из строя все, до чего доберется. Много бед она приносит, повреждая электрооборудование. Недаром серьезные производители уделяют максимум внимания его защите.



«Проблемный» соединитель электродвигателя вентилятора.



Убитый коррозией разъем…

С появлением на автомобилях ВАЗ впрысковых двигателей в электропроводке подкапотного пространства появилось множество герметизированных соединителей, в первую очередь, на инжекторном жгуте. У большинства владельцев претензий к работе этих соединителей не бывает, но есть из этого правила исключения. Так, соединитель датчика скорости, расположенный, мягко говоря, в грязном месте, не герметизирован! А потому отказы, с ним связанные, закономерны.

Главные же проблемы у владельца «десятки» возникают из-за капризов соединителей, доставшихся машине в наследство от прежних, карбюраторных моделей.

Вот один из самых ответственных – двухконтактный поляризованный соединитель электродвигателя вентилятора в системе охлаждения двигателя (фото 1). Это настоящая бомба замедленного действия, так как загрязнение или окисление электрических контактов обычно приводит к остановке электродвигателя. У невнимательного автовладельца она оборачивается перегревом мотора, серьезными его повреждениями и последующим дорогим ремонтом. «Беззащитный» разъем мы показываем в еще свежем состоянии, – а случается, что от электрических контактов остается только кучка окислов. Между тем избежать такой беды нетрудно – в продаже есть всевозможные диэлектрические смазки, не влияющие на работу соединителя, но не допускающие коррозии. (В их эффективности автор не раз убеждался.) Если у автовладельца нет возможности купить подобную смазку, можно поступить иначе. Вот один из вариантов: освободить провода от пластмассовых колодок, соединить попарно – и каждый стык тщательно изолировать. Не перепутайте провода, иначе ротор электродвигателя будет вращаться в обратную сторону, а у вас возникнут новые вопросы!

А теперь взглянем на фото 2. Впечатляет? Нередко так выглядит колодка отказавшего монтажного блока. Последний на «десятке» расположен в «проблемном» месте – воды и грязи здесь, как в сточной канаве. Как предотвратить подобное? Опять-таки имеет смысл заранее (лучше – сразу на новой машине!) покрыть контакты диэлектрической смазкой. Не повредит и общая защита монтажного блока «крышей» из пластика, резины и т. п. Глядишь, удастся избежать преждевременной замены дорогостоящего узла. □

ЧЕМ ПАХНУТ ПРЕРИИ

Геннадий Емелькин

Парадокс! Стараясь свести к минимуму вредные выбросы двигателя, инженеры усложняют конструкцию его систем, но это порой создает новые проблемы. Владелец устаревшей «Нивы» с карбюраторным двигателем редко жалуется на запах бензина в салоне, а вот «Нива» ВАЗ-21214 с впрыском топлива и нейтрализатором, но без ядовитого аромата вокруг – скорей исключение, чем правило.

В чем же причина? Начнем с топливного бака. Он спрятан в салоне, под задним сиденьем. А справа, под пластиковой обивкой, узлы системы для улавливания паров топлива – сепаратор и клапаны. Посему вынем заднее сиденье, снимем защитный кожух бака и пластиковую обивку.

Увидев целый веник из трубок и шлангов, не смущайтесь! Опираясь на схему, приведенную в каждом приличном руководстве по ремонту, вы быстро разберетесь с их функциями. Начнем с «начала» системы – заливной горловины. Пробка должна плотно прилегать к уплотнителю. Если, отвертывая ее, не слышите шипения, то, скорее всего, содержимое бака сообщалось с атмосферой – часто из-за того, что заливная горловина слегка утоплена. Этого пробке хватает, чтобы упереться кромкой в кузов – завернуть ее до упора в уплотнение не удастся.

Как это исправить? Ослабим нижний хомут на заливном патрубке (фото 1) и, приподняв его до упора, снова затянем хомут. Первая проблема устранена.

Следующая: неосторожность при заправке часто приводит к тому, что бензин, плеснувший на кузов возле горловины, проникает по патрубку в салон, несмотря на уплотнитель. Обезопасим себя – смажем уплотнитель бензостойким герметиком. Покупая герметик, внимательно изучите аннотацию – есть немало маслостойких составов, бессильных против бензина. Продавец, напирающий на «универсальность» препарата, часто лукавит.

Встречаются автомобили, не облить которые при заправке не может и самый аккуратный. Обычно это вызвано тем, что пережат воздушный шланг наливной горловины (фото 2): например, он слишком длинный и, согнувшись, «сложился». При заправке приходится дозировать бензин тонкой струйкой. На пятидверной «Ниве» этот шланг еще длинней (фото 2) и не исключено, что при сборке его проложат неудачно.

Перед установкой шлангов (теперь уже без лишних изгибов и сужений) сопрягаемые поверхности смажем бензостойким герметиком. Штатные ленточные хомуты заменим червячными, чтобы не резали шланг.

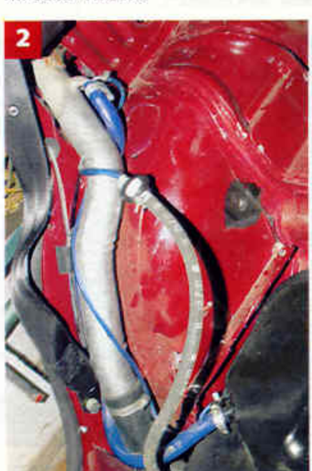
Вот теперь (фото 3) сможете заправляться быстро и без потерь. Если в салоне пахнет после заправки «под пробку», полезно проверить уплотнение стыка бензонасоса с баком (фото 4). Если прокладка, разбухнув, рвется из-под фланца наружу, а подтяжка гаек не помогает, такую лучше заменить. Новую перед установкой смажем тем же герметиком.

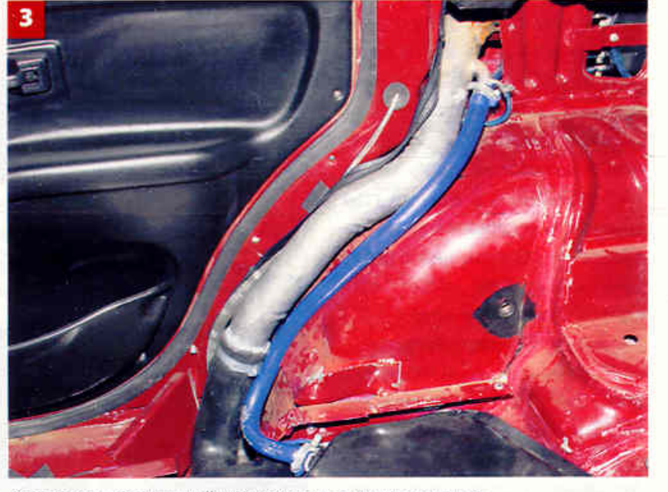
А теперь – к системе улавливания паров топлива. Ее неисправности имеют свою специфику – их нужно искать сразу после остановки двигателя, пока пары не улетучились. Осматриваем, ощупываем, обнюхиваем соединения! Наиболее коварны шланги с текстильной оплеткой, которая скрывает повреждения резины (фото 5). Проверим, правильно ли уложены две тоненькие трубки, по которым бензиновые пары поступают из бака в сепаратор. Если пережаты, то давление в баке сильно увеличивается и при открытии пробки бензин может выплеснуться. А цел ли сепаратор? Для осмотра снимем его – очень осторожно, чтобы не сломать тонкие пластмассовые штуцеры снизу бачка. Обычно здесь он и повреждается – на это укажут следы подтекания бензина. Негерметичный сепаратор лучше заменить – хорошо отремонтировать сумеет не каждый.

Убедившись, что система в порядке, все же повременим со сборкой салона. Сначала проедемся, полностью заправив бак. Исчез запах – можно заканчивать работу. Если сохранился – займемся адсорбером: он рядом с бачком омывателя в моторном отсеке. Сняв с автомобиля, осмотрим. Сколы и трещины недопустимы – такой заменяем. Между корпусом и хомутом крепления поставим защитную прокладку.

Того, что мы рассказали, бывает достаточно, чтобы избавиться от запаха бензина в салоне. Остальное – вопрос аккуратности при заправке. Ведь руки, одежда или обувь, побывавшие в бензине, тоже пахнут не орхидеями…


Наливная и воздушная магистрали бака «Нивы».


Воздушный шланг (под наливной трубой) пережат!

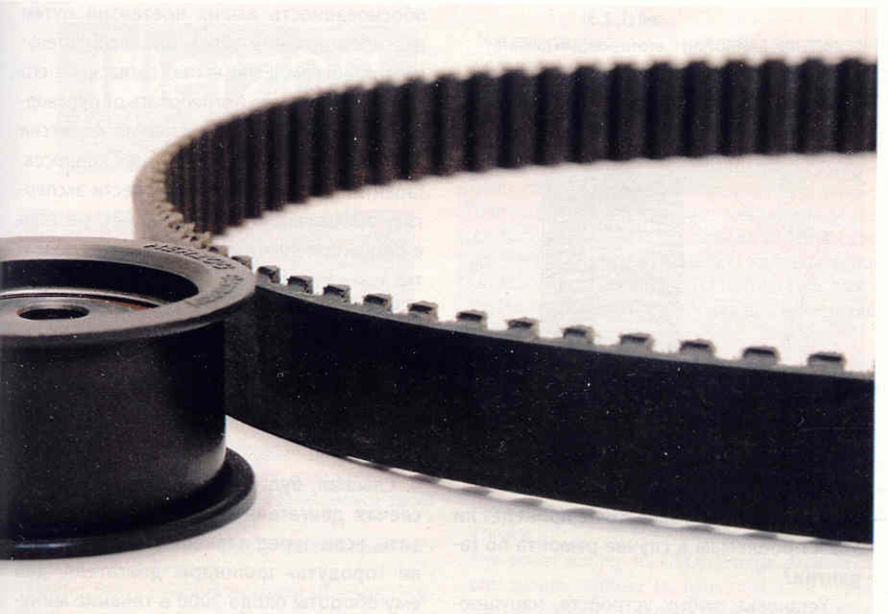

Вот теперь воздушный шланг установили правильно.


Возможное место протечки бензина – прокладка.


Шланги в оплетке коварны. Будьте начеку!

РОЛИК – НЕ ПУСТЯК

Борис Ездаков



«Те самые» детали. Кто скрывается за фирменной маркировкой?..

Неймется рационализаторам! Что их не устраивало в прежней конструкции натяжного ролика? Ведь на двигателях ВАЗ-2105, а позднее ВАЗ-2108 не бывало случаев, чтобы ремень распредвала без видимых причин наползал на реборду, размочаливался, рвался. Оно и понятно: высокого класса точности был ролик, да и подшипник двухрядный. Увы, сегодня – пластмассовый ролик, однорядный подшипник и, как результат, набившая оскомину «проблема ремня». Для владельца двигателя 2112 его обрыв – это катастрофа: загнутые клапаны, дорогостоящий ремонт и т. д.

Любопытный факт: почти никогда не подводит ремень, установленный на заводе. Как правило, первый комплект (ремень и ролики) благополучно работает до замены. Потом владелец ставит на двигатель все новое… и с трепетом ждет результата. Иногда ремень, не отработав и тысячи километров, уже мочалит одну из кромок о реборду ролика – процесс пошел! На фото – «экспонат» с пробегом всего 2,5 тыс. км. Износ – уже 2 мм. Нетрудно спрогнозировать его для пробега 10 или 15 тысяч…

Что же произошло? (Подчеркну: это – мой личный, частный случай!)

Когда пришла пора заменить родные ремень и ролики, ваш покорный слуга купил, не поскупившись, «крутые», зарубежного производства, детали. И что же? Приглядевшись к ролику, заметил, что его пластмассовую беговую часть, наформованную на подшипник, не протачивали, не шлифовали. Отчетливо виден шов на стыке половин пресс-формы. Братцы, а задумались ли вы об остальной «геометрии» ролика?

Я обмерил и натяжной, и поддерживающий. Натяжной произвел сильное впечатление: погрешность (в основном, конусность) беговой дорожки достигала 0,2 мм – ролик сгонял ремень внутрь, к двигателю. Тут же родилась еще одна тревожная мысль: подшипник-то однорядный – его износ оборачивается дополнительным перекосом.

Что же делать? Купить детали, применяемые ВАЗом, – балаковский ремень и вологодский ролик. Так я и сделал – теперь ремень никуда не ползет.

Но вот другой случай. Ко мне попал ВАЗ-2112, у которого ремень смещался наружу (от двигателя), хотя и он сам, и ролики были в порядке. Но хозяйка жаловалась на утечку «Тосола». Проверил: жидкость уходит из насоса системы охлаждения. Выяснил, что подшипники помпы разрушены. А из-за этого вал перекашивается так, что ремень ползет… Вот и еще одна причина беды. Но сдается мне, разговор о роликах и ремне еще далек от завершения! □

Transmaster

ШАРНИР

РУЛЕВОЙ ТЯГИ

1. Нильборовое антифрикционное антикоррозийное покрытие пальцев шаровых опор по технологии оборонной промышленности. Обеспечивает высокую твердость, низкий коэффициент трения, герметичный контакт с резиновым чехлом.

2. Бесфланцевый чехол из авиационной резины. Обладает высокой стойкостью к температурным колебаниям, солевому раствору и постоянным микроударам.

3. Порошковое покрытие корпуса наконечника по финской технологии. Увеличивает антикоррозионную стойкость.

4. Цельнокованый корпус. Обеспечивает защиту от доступа агрессивной среды.

5. Эластичный вкладыш повышенной надежности. Из износостойкого графитонаполненного полимера с дозированной подачей смазки к трущимся поверхностям.

6. Пружина вкладыша. Выполнена из специальной термообработанной пружинной стали.

7. Усиленная закатная конструкция корпуса наконечника из специальной стали. Обладает повышенной прочностью, рассчитана на экстремальные режимы работы в любых условиях.

8. Шайба опорная пружины вкладыша. Из оцинкованной стали, с фирменным логотипом.

ООО ТРАНСМАСТЕР ГРУПП
(095) 933-61-61
www.transmaster.ru
mail@transmaster.ru

1 2 3 4 6

На правах рекламы

БЫСТРЕЕ, ДАЛЬШЕ, НАДЕЖНЕЕ

Даже неопытным автомобилистам известно, что на надежность и долговечность работы двигателя, получение максимальной мощности и его чистоту влияет качество залитого в него моторного масла. Максимально важно, что заливать в двигатель специально подготовленного для спорта автомобиля, ведь в соревнованиях каждая выигранная секунда может принести победу.

Одним из крупнейших и старейших разработчиков состава и технологий производства высококачественных синтетических масел является французская фирма Motul, известная еще с 1853 года. В то время фирма производила масла для паровозов и пароходов, потому что двигатель внутреннего сгорания еще не был изобретен.

Всегда ориентируясь в первую очередь на новейшие разработки, Motul еще в 1966 году первой предложила покупателям полусинтетическое масло, а уже в 1971 г. в их ассортименте появилась первая в мире стопроцентная «синтетика», причем не содержащая нефтепродуктов, – Motul 300V. В качестве основы для производства этих масел были взяты эфиры растительного происхождения, получившие название эстеры. С тех пор заправленные Motul 300V моторы автомобилей, мотоциклов и катеров выиграли тысячи гонок, и все это время специалисты-химмотологи улучшали его состав.



По сравнению с полиальфаолефинами, представляющими собой простые углеводородные цепочки, молекулы эфиров полярны. Отсюда – важнейшее достоинство масел на базе эфиров: отрицательно ионизированный атом кислорода непременно притянется к металлической поверхности смазываемых деталей, поскольку кристаллическая решетка любого металла (или сплава) состоит только из положительно ионизированных и нейтральных атомов. Таким образом, детали агрегатов, в которых работает эфирная «синтетика», всегда покрыты прочной пленкой смазки. Это очень важно – ведь по результатам исследований до 80% износа двигателей приходится на первые секунды работы, когда масла поступает еще недостаточно. Кроме того, масла на основе эстеров сохраняют текучесть при низких температурах, обеспечивают стабильную вязкость и высокие биоразлагаемые свойства. Все эти свойства позволяют снизить износ двигателя и расхода масла.

Результатом последних разработок в этой области фирмы Motul явилась новая гамма моторных масел MOTUL 300V Motorsport на основе новой технологии Technologie Double Ester. Данная технология позволила получить масла с характеристиками, превосходящими ранее существовавшие нормы, а также расширила ассортимент масел по вязкости (SAE 0W20, 5W30, 5W40, 10W40, 15W50, 20W60), что позволит теперь оптимизировать работу двигателя в каждом конкретном случае в зависимости от типа гонки и дистанции, разбавления масла в двигателе топливом и температуры.

Противоизносные свойства масел новой серии превосходят требования ASEA на 83%, а стабильность давления наблюдается в 95% масляной системы.

Моторные масла для 4-тактных двигателей Motul 300 V Motorsport обладают высокими мощностными характеристиками и превосходят нормы API SH/CF и CCMC G-4/PD-2 или G-5/PD-2. Проведенный тест новых масел на двигателе Toyota 2,0 л показал прирост максимальной мощности двигателя от 2 до 4%.

Тесты на устойчивость к коксообразованию (5 дней при температуре 160°С и 2 дня при 290°С) доказали, что базовое масло на основе эстеров является главной причиной такой высокой сопротивляемости к коксообразованию при повышенных температурах. Масла группы 300V из гаммы Motul Motorsport практически не обнаружили присутствия продуктов коксообразования при проведении данных тестов. После симуляции 24-часовой гонки Le Mans на стенде двигатель остается чистым.

Представительство: (095) 901-91-54
info@motul.ru • www.motul.ru



На ВАЗе:

ЮРИЙ ЦЕЛИКОВ — управление технического обслуживания автомобилей (1, 2, 3)

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН — отдел доводки двигателей (4, 5)



1. Собираюсь сделать антикоррозионную обработку ВАЗ-2110 и оснастить его объемными подкрылками. Но не приведет ли это к проблемам в случае ремонта по гарантии?

Установка любых устройств, нарушающая принятую изготовителем комплектацию, в гарантийный период допускается только с разрешения ОАО «АВТОВАЗ». В вашем случае следует обратиться на предприятие, где проводится гарантийный ремонт и техобслуживание автомобилей ВАЗ, для выполнения необходимых работ или получения достоверной информации об устройствах и материалах, одобренных заводом.

2. Аккумулятор нового автомобиля отказал через восемь месяцев с начала эксплуатации. Должны ли его заменить по гарантии?

Гарантийные обязательства завода предусматривают устранение неисправностей, возникших по вине изготовителя, в течение 24 месяцев или 35 тыс. км пробега с момента передачи автомобиля первому потребителю при условии соблюдения требований Руководства по эксплуатации и сервисной книжки.

Обратитесь на станцию техобслуживания из числа указанных в приложении № 1 к гарантийному талону. Инженер СТОА по гарантии определит причину неисправности аккумулятора и примет решение.

3. На ВАЗ-2114 стучат амортизаторные стойки. Мастера гарантийного сервиса говорят, что стойки теперь неразборные, обслуживанию не подлежат. Куда мне обратиться?

Да, гидравлические стойки и амортизаторы с дефектами в гарантийный период подлежат замене без разборки на СТО. Неисправные возвращаются на завод для исследования дефектов.

Инженер по гарантии обязан проверить обоснованность ваших претензий путем диагностирования узлов или испытательным пробегом. Если вы не согласны с его решением, можете потребовать от руководства гарантийной СТО создания комиссии для рассмотрения конфликтных вопросов. Гарантийная СТО обязана провести экспертизу амортизаторов за свой счет, но если в результате будет установлено, что дефекты возникли не по вине изготовителя, то в соответствии со ст. 18 Закона «О защите прав потребителей» оплатить расходы на проведение экспертизы, хранение и транспортировку амортизаторов обязан владелец автомобиля.

4. Слышал, будто нагарообразование на свечах двигателя ВАЗ-2111 можно снизить, если перед парковкой после поездки «продуть» цилиндры двигателя, дав ему обороты около 3000 в течение минуты. Верно ли?

Описанное имеет смысл при окружающей температуре –20°С и ниже, если перед выключением двигатель был недостаточно прогрет или работал на холостом ходу. Однако не считайте «продувку» панацеей от затруднений с холодным пуском, если они вызваны некачественным бензином и неисправностями в системах зажигания и питания.

5. Карбюраторный ВАЗ-21093 выпуска 1997 года купил с рук. Раньше ездил на «классике», где опережение зажигания не раз выставлял известным способом: на грани детонационных стуков при пониженных оборотах и открытых дросселях. Слышал, что для двигателей «восьмого» семейства старые приемы не годятся...

Приведенный вами способ рекомендовался как проверочный – он не обеспечивает точной установки угла опережения. Двигатели ВАЗ-21081, 2108, 21083 и 2110 отличаются от тех, что установлены на «классике», более высокой степенью сжатия, формой камеры сгорания, фазами газораспределения и т. п. Соответственно, у них иная зависимость угла опережения зажигания (УОЗ) от разрежения во впускном коллекторе и частоты вращения коленчатого вала. Для точной установки УОЗ на этих двигателях используют стробоскоп, совмещая метки на маховике с соответствующими делениями шкалы, видимой в лючке картера сцепления.

Herzog Germany

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К РОССИЙСКИМ АВТОМОБИЛЯМ



В 2001 году на российском рынке автозапчастей появилось новое имя - Herzog Germany.

Марка уверенно расширяет присутствие на рынке, завоевывая доверие всё большего числа автовладельцев.

Об истории, настоящем и будущем марки рассказывает директор компании Autoteile Transfer Service GmbH господин Штефан Олмшайд.

Господин Олмшайд, марка Herzog Germany уже хорошо известна на российском рынке, но информации о ней все еще недостаточно. Расскажите немного об истории марки. Как возникла идея начать производство запасных частей к российским автомобилям?

Наша компания Autoteile Transfer Service (ATS) GmbH является поставщиком запасных частей к легковым и грузовым автомобилям на рынке Германии и Центральной Европы. С середины 90-х гг. наши основные усилия сосредоточены на развитии собственного брэнда Herzog Germany.

Основу производственной программы составляют запасные части к автомобилям немецкого производства (VAG, MB, Opel, BMW, Ford) и детали топливной аппаратуры дизелей. Эта продукция поставляется в 12 стран Европы, Африки и Ближнего Востока, среди которых Австрия, Болгария, Венгрия, Голландия, Египет, Саудовская Аравия, Тунис.

Российский рынок всегда был очень привлекателен для нас, мы убедились,что стабильность и рост уровня жизни в России создают благоприятные условия для выхода на рынок, и в 2001 году было запущено производство запасных частей к российским автомобилям. Российская программа развивается достаточно успешно. Доля данного сегмента в общем объеме продаж Herzog Germany постоянно увеличивается.

Ассортимент быстро расширяется и уже насчитывает более 200 наименований. Как при таком быстром росте удается поддерживать заданный маркой Herzog Germany высокий уровень качества?

С расширением ассортимента растет ответственность. Мы прекрасно понимаем, что малейший сбой хотя бы по одной позиции повлечет за собой рост недоверия к брэнду в целом. Поэтому мы уделяем предельно высокое внимание контролю качества, который имеет 3 уровня: завод - испытательные центры в Германии - Россия, НАМИ.

Мы прекрасно знаем, что это такое - работать с большим ассортиментом, ведь наша европейская программа, несмотря на быстрый рост российской, по-прежнему на порядок больше.

Взглянем на вопрос качества глобально. Энтропия вселенной, как известно, увеличивается. Мир, увы, стремится к беспорядку, и даже самая надежная техника рано или поздно ломается. Наши усилия направлены на то, чтобы детали Herzog Germany не вышли из строя до плановой замены во время ТО или до того, как вы не продадите свой автомобиль или не отправите его на свалку.

Прямой вопрос: чем хорош "Герцог" ? Чем он отличается от других марок?

Прямой ответ: что хочет автовладелец? Он хочет деталь, такую, чтобы не сломалась, чтобы недорого, с гарантией, да и внешний вид был на уровне.

Что хочет мастер на СТО? Чтобы, если он ставит деталь, клиент не вернулся злой через 2 дня на замену, а также, чтобы у поставщика всегда было наличие ассортимента, и рекламации, если что, без проблем удовлетворялись.

Что хочет дилер, поставщик СТО. Чтобы товар ему поступал регулярно и на хороших условиях, ассортимент был ходовой, чтобы процент брака был как можно меньше, рекламная и промоподдержка - соответствующие.

При этом первый хочет сэкономить, а второй и третий - заработать. Так вот, с "Герцогом" все трое останутся довольны.

Эти мои слова основаны на личном общении с покупателями и продавцами во время моих поездок по России и на десятках писем, которые ежедневно приходят нам по электронной почте из различных уголков России - люди хотят работать с нашей маркой, они видят свою выгоду.

Давайте я задам один вопрос сам себе. Я слышал его в магазинах. Продавцы говорили так: "Как же это немецкая марка может стоить так дешево? Наверное, где-нибудь в Подмосковье производится?"

Так вот, вполне возможно в будущем и в Подмосковье будет выпускаться наша продукция - мы постоянно следим за экономической ситуацией. Но пока ближайшее место производства удалено от Подмосковья на 2000 км (Германия), а самое дальнее где-то на 20000 (Австралия). Так что география наша широка.

Марка Herzog Germany появилась в то время, когда благодаря современным технологиям мир сжался до размеров теннисного мяча. В XXI в. расстояния не играют больше никакой роли. Кратко слагаемые нашей конкурентной цены я бы сформулировал так: 1) глобальный подход (наши представительства работают на 4 континентах), 2) отлаженная логистика, 3) всемирная унификация производственных процессов, документооборота, правил международной торговли и мышления, если хотите, 4) мы не делаем денег на имени брэнда.

Какие технические изюминки продукции Herzog Germany Вы могли бы отметить?

Если описывать весь ассортимент, то придется выпускать дополнительный номер журнала (смеется). Поэтому выберу самые важные.

1. Поршневые кольца - покрытие из нитрида титана способствует мягкой и бережной приработке новых колец, а сульфид молибдена, применяемый в серии "премиум", значительно снижает износ при холодном пуске и смягчает последствия масляного голодания.

Здесь я бы хотел сделать небольшое замечание: только опыт эксплуатации, реальные пробеги двигателей будут доказательством высокого качества нашей продукции, а вовсе не красивые обещания и рекламные слоганы.

Поршневые кольца в продаже с 2004 года, и нам особенно приятно, что первые положительные отклики поступили от владельцев "рабочих лошадок", водителей "газелей", от тех, кто вдвойне ценит качество, ведь надежность работы автомобиля - это вопрос их заработка.

Продолжу:

2. Клапана двигателя серии "премиум" благодаря специальному балансу твердости обладают свойством в случае контакта с поршнем при обрыве ремня ГРМ скручиваться в спираль, что предотвращает разрушение деталей двигателя.

3. Все сальниковые уплотнения имеют покрытие из материала "Витон". Термостойкость и износостойкость - высшего уровня.

4. Водяные насосы имеют керамические втулки и металлическую крыльчатку.

5. Диски сцепления имеют предварительное демпфирующее устройство, обеспечивающее плавный выжим и низкий уровень вибрации при включении сцепления.

6. Накладки сцепления выполнены по безасбестовой технологии с низким содержанием свинца.

7. Сайлентблоки изготовлены с применением технологии горячей вулканизации вместо запрессовки, что значительно повышает их долговечность.

8. Высоковольтные провода имеют кевларовый сердечник, что существенно увеличивает их прочность и термостойкость.

9. Маятниковые рычаги выполнены с подшипником (ВАЗ) и с тефлоновой втулкой (ГАЗ).

10. В амортизаторах применено высококачественное немецкое масло марки Fuchs с рабочим температурным диапазоном до минус 50 градусов. Жесткость амортизаторов несколько выше, чем у амортизаторов первой комплектации, что придает большую остроту управления.

В 2005 году ассортимент будет расширяться. Кроме того, планируется вывод на российский рынок ассортимента запасных частей для европейских автомобилей.

В заключение хотел бы пожелать российским автовладельцам ровных просторных дорог и удовольствия от вождения. А Herzog Germany постарается, чтобы удовольствия было больше!

Вопросы задавал Иван Шабрин

Представительство в Москве: (095) 545-73-60


CHEVROLET
SAAB
MATIZ
CESAM RECARO OZ BFGoodrich

В БОРЬБЕ ЗА МЕТРЫ И СЕКУНДЫ

Сергей Канунников. Фото: Александр Батыру



Четырехцилиндровый мотор мощностью 150 «лошадей»… Совсем неплохо. Рабочий объем – 26,4 л. Это – не опечатка! Таковы характеристики автомобиля «Дюфо», центрального экспоната женевского стенда местной фирмы братьев Шарля и Фреда Дюфо. Правда, машина эта не серийная, а гоночная. Рядовым покупателям по соседству предлагают просторный солидный автомобиль с 35-сильным двигателем. Очень, кстати, недешевый.

Такими были звезды Женевского салона… 1905 года.

Как же изменились автомобили за столетие! Нынче машину мощностью 35 л.с. не увидишь. Даже самые маленькие городские, скажем, «Тойота-Айго», «Пежо-107» и «Ситроен-С1» – плод совместного творчества автогигантов, – вдвое мощнее. А уж двигатели компактных машин гольф-класса порой развивают больше сотни. И это не самые динамичные модификации. Вот «Опель-Астра OPC», построенный по формуле 240х240. Вы наверняка догадались, что речь о лошадиных силах и километрах в час.

Ни строгие экологические нормы, ни растущие цены на нефть не останавливают этой скачки. По крайней мере, пока. Новые легкие материалы, хитрые камеры сгорания и причудливые поршни, точнейшая топливная аппаратура. Все это, в первую очередь, призвано обеспечить экономию топлива и чистоту выхлопа. Но обязательно без потери (а то и с увеличением) мощности!

Сложная, конструктивно выверенная полноприводная трансмиссия «Ауди-RS4» призвана как можно эффективнее реализовать возможности 4,2-литрового мотора V8. Безнаддувный агрегат развивает при 7800 об/мин 309 кВт/420 л.с. и 430 Н·м при 5500 об/мин.

Кудесники фирмы «Брабус» поработали над «Мерседес-Бенц SLR МакЛарен». Результаты «колдовства»: мощность – 486 кВт/660 л.с., максимальная скорость – 340 км/ч, разгон до 100 км/ч – 3,6 с. Впечатляют 20-дюймовые колеса: шины 255/30ZR20 спереди и 305/25ZR20 сзади. Все это великолепие стоит 520 994 евро и… еще 40 евроцентов.





У «Бентли-Континенталь Флаинг Спур» мотор W12 от «Фольксвагена». Однако в Крю его заметно переделывают – снижают степень сжатия, ставят двойной наддув, доводя мощность до 412 кВт/560 л.с. и с гордостью наносят на крышку имя «Бентли».



В номинации «быстрый серийный универсал» одно из первых мест, несомненно, займет «СААБ 9-3 Спорт Комби». Даже 1,8-литровый 122-сильный мотор позволяет достичь 200 км/ч, а агрегат мощностью 154 кВт/ 210 л.с. с турбонаддувом конструкции «Мицубиси» (давление – 0,85 бар) разгоняет универсал до 235 км/ч.

Небольшая британская дизайн-студия предлагает «Феноменон» – воспоминание о легендарной «Лянче-Стратос», героине ралли начала 1970-х. Как и 35 лет назад, на машине мотор «Феррари». Только раньше на 980 кг массы приходилось 195 л.с., нынче на 950 кг – 425 л.с. Автомобиль, способный достичь 100 км/ч за 3,8 с, предполагают строить малыми сериями и продавать миллионерам. Особая надежда на США, Китай, Индию – и, конечно, Россию.







ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:



Говорят, в Европе тяжелое экономическое положение: высокий курс евро, рост цен. Глядя на пиршество тюнинговых фирм, этого не скажешь. Универсал БМВ серии 5 пресноват? Вот «Альпина-В5» с 500-сильным двигателем, способная развить 300 км/ч. Еще бы! На 1 л.с. мотора приходится всего 3,4 кг полной массы.

Любопытно, что основным двигателем концепта «Альфа-Ромео Брера», который вскоре сменит модель GTV, называют 2,4-литровый дизель JTD мощностью 200 экономичных «лошадей». На серийной машине будут и два бензиновых мотора – 185- и 260-сильный.



Еще один нарушитель конвенции – быстрее 250 не разгоняться! «Феррари-F430» набирает 100 км/ч за 4 с и будет резво продолжать до 315 км/ч. Утверждают, что средний расход топлива – 18,3 л/100 км. Не верится…

То, что иные компании называют рестайлингом, у «Майбаха» – новая модель 57S (Spezial). Чтобы разогнать громадину полной массой 3260 кг до 100 км/ч за 5,2 с, необходим мотор в 450 кВт/ 612 л.с.



Кстати, вернемся еще раз в 1905-й, все-таки в Женеве нынешний год – юбилейный. Рекорд скорости век назад составлял 176,46 км/ч. Установил его в самом конце 1905-го Эмери на «Дарраке». Нынче в клубе «кому за 170» немало компактных и доступных машин. А максимальная скорость престижных седанов и тем более купе заметно выше 200 км/ч. Предел, на котором электроника «душит» автомобиль, – 250 км/ч. Впрочем, в рядах спортивных моделей немало «нарушителей».

Интересно, сколько времени требовалось смельчаку-водителю 150-сильного «Дюфо», чтобы разогнаться до 100 км/ч? Данных история не сохранила... Нынче с гоночным чудом начала XX века могут соперничать очень многие, отнюдь не спортивные автомобили. Каковы были бы ощущения гонщика начала прошлого века, управляй он «Феррари», разгоняющимся до сотни за 4 секунды?

Но чтобы сделать автомобиль быстрее, мощного двигателя и соответствующей трансмиссии мало. Это, кстати, понимали уже и наши деды, пытавшиеся придать гоночным машинам форму сигары или капли.

Нынче задачи конструкторов и дизайнеров заметно сложнее: машина должна быть еще и вместительной, отвечать строгим требованиям безопасности и, разумеется, выглядеть не хуже конкурентов. Огромные зализанные бамперы, эффектные спойлеры – не только и не столько дань моде (хотя без нее, конечно, никак!), сколько необходимые для высоких динамических показателей элементы. А причудливые отверстия в передних панелях самых быстрых моделей? ▸▸

На правах рекламы





Глядя на «Пининфарину-Бердкэйдж 75», созданную фирмой к своему 75-летию, невольно думаешь об ошеломляющей скорости. Впрочем, пока ни одна дорожная пылинка не коснулась шин концепта с двигателем «Мазерати» мощностью более 700 л.с. Может, через пару лет появится серийный суперкар, похожий на притягательный прототип?

На смену «долгоиграющей» «Мазде-MX5» (в Японии – «Миата»), выпускаемой с небольшими изменениями с 1989 года, пришел новый родстер – легкий, изящный. Благодаря 160-сильному бензиновому двигателю его можно разогнать до 220 км/ч, а в спокойном режиме уложиться в 10–12 л на 100 км.



«Морган» верен традициям: алюминий и сверхпрочный «космический» клей соседствуют с ясеневым каркасом. Под кузовом купе «Аэро Макс» – агрегаты БМВ. За 18-дюймовыми колесами – тормозные диски диаметром 350 мм спереди и 330 мм сзади; типичный для современных спортивных машин размерчик.



«Астон-Мартин V8 Вэнтидж» готов служить Джеймсу Бонду. На вооружении – 380-сильный мотор, шестиступенчатая коробка передач, электронная система стабилизации, тормоза с четырехпоршневыми суппортами. Остальные опции, необходимые в шпионской работе, добавят киношники.

Кажется, совсем недавно европейцы посмеивались над огромными, но отнюдь не быстрыми заокеанскими дорожными крейсерами. Теперь американцы гордятся тем, что им удалось снять 70 л.с. с 1 л. Действительно, неплохо для 5,7-литрового заокеанского мотора! Он разгоняет «Крайслер-SRT8» до 100 км/ч за 5 с.



На правах рекламы

Профессиональный взгляд на запчасти. Почему тормозные колодки «Начало» дольше и эффективнее служат?



Шаровые опоры, рулевые трапеции, кузовные детали, диски сцепления и тормозные колодки марки «Начало» весьма популярны. Поговорим о колодках.

Для быстрой и безопасной остановки машины передние тормоза должны быть эффективнее задних. Многое определяет конструкция тормозной системы, но довершают распределение тормозных моментов по осям именно колодки. Поэтому если на машине и спереди, и сзади стоят фрикционные изделия одной марки, это не просто хорошо – отлично.

Вот и ПО «Начало» выпускает как барабанные, так и дисковые тормозные колодки. В этой линейке изделия для «жигулей», «самар», «десяток», «москвичей», «бычков», «газелей», «волжанок». В месяц производится 20 тыс. комплектов дисковых и 200 тыс. комплектов барабанных колодок.

Основа любой колодки – каркас. Изделия эти требуют четкой технологической дисциплины и современного штампового хозяйства. Вот уже более 15 лет качество «началовских» каркасов безупречно – недаром их покупают производители тормозных изделий, комплектующие конвейеры автозаводов.

Фрикционную массу для дисковых накладок поставляет Егорьевский завод АТИ. Тут же отметим, что выхаживают «началовские» колодки немало, примерно 15 тыс км, тормозят мягко, не теряют эффективности при «форсировании» луж, не пищат, отлично противостоят износу и не портят при этом диск.

Коэффициент трения накладок остается стабильным при сильном нагреве в условиях многократного торможения, а высокая прочность соединения фрикционной накладки с каркасом делает их еще более привлекательными.

Для защиты от коррозии каркасы «началовских» колодок покрывают специальным порошковым лаком. Ко всему прочему он придает изделиям стильную внешность.

Фрикционные накладки для барабанных колодок поставляют ЕзАТИ и ТИИР. Накладку приклеивают к каркасу специальным термостойким клеем. В результате прочность клеевого шва «на отрыв» у «началовской» колодки вдвое превышает норму, что подтвердили испытания в НАМИ.

И довершает дело оцинковка или окрашивание каркаса специальными ЛКМ. Эти покрытия обеспечивают коррозионную стойкость изделия на весь период эксплуатации. Кстати, ходимость «началовских» колодок барабанного тормоза – не менее 80 тыс км.

Как это часто бывает с качественной продукцией, колодки «Начало» подделывают. Как распознать настоящие детали? Каркас колодок украшает надпись «Начало», нанесенная чеканкой или лучом лазера. Кроме того, изделия поступают на рынок в легко узнаваемой упаковке, имеют фирменную голограмму и каталожный номер.



И в заключение отметим, что вся продукция ПО «Начало» сертифицирована в НАМИ.

Юрий Буцкий, к. т. н., шеф-редактор журнала «Автомобиль и запчасти»

Еще один прототип элегантного купе в спортивном стиле оснастили дизелем. Тенденция! На «Пежо-407 Пролог Купе» – 200-сильный мотор и шестиступенчатая автоматическая коробка передач с возможностью ручного переключения, созданная совместно с «Порше». «Пролог» наверняка не затянется – ждать серийной модели недолго.

Гордость немецких моторостроителей – двигатель V8 рабочим объемом 4,5 л для «Порше-Кайенна» с 1 литра объема выдает 76 л.с., а всего – 250 кВт/340 л.с. при 6000 об/мин. Максимальный момент 420 Н·м достигается уже на 2500 об/мин.

Это вовсе не плод дизайнерской фантазии и не грязесборник, а каналы для охлаждения тормозов.

Кстати, именно высокие скорости постепенно сближают современные, даже небольшие автомобили с их далекими предками, которые отталкивались от земли огромными колесами. Позднее конструкторы старательно их уменьшали, дабы не отнимать места у пассажиров и багажа. Но сегодня 18-дюймовые колеса – вновь норма для иных семейных авто, а спортивным моделям подавай 20-дюймовые. Иначе как уместить тормоза (ведь и 300-миллиметровые диски – не предел), способные сдержать разгоряченные подкапотные табуны?

Быстрее, мощнее, еще быстрее… Получается, что очень многое в современном автомобиле подчинено именно этим требованиям. Как и 100 лет назад. А значит, философия автомобиля, несмотря на Motoring Progress («Прогресс моторизации» – таков лозунг юбилейного Женевского мотор-шоу), не так уж сильно изменилась. □

Особая скоростная версия массовой модели нынче не просто хороший тон, но и необходимое оружие в борьбе с конкурентами. Не успел на улицах Европы примелькаться новый «Форд-Фокус», как фирма уже показала версию ST с пятицилиндровым 2,5-литровым 220-сильным двигателем с турбонаддувом.



Новый «Лексус-IS», конечно же, оснащен всеми устройствами, помогающими стартовать без пробуксовки, эффективно тормозить, безопасно проходить повороты. Двигатели – 204- и 177-сильный. Второй, понятно, дизельный. Экономичность – веяние времени, но, разумеется, не в ущерб мощности и скорости!



УМНОЖАТЬ И ДЕЛИТЬ

Анатолий Фомин

Колесная формула полноприводного автомобиля 4х4: четыре колеса, все четыре ведущие. На деле нужно не только умножать сцепление с дорогой, но и делить крутящий момент между колесами.

ПОЧЕМУ ЧЕТЫРЕ

Раньше в полном приводе видели лишь средство повышения проходимости. Однако вот уже два десятка лет конструкторы и маркетологи не устают утверждать: он требуется для большей безопасности движения и лучшей реализации возможностей мощных двигателей. А потому возникло невиданное разнообразие схем и устройств, главной задачей которых стало уверенное управление на скользкой дороге.

Автомобиль 4х4 лучше берет скользкие подъемы, устойчивее на дорогах с низким коэффициентом сцепления, увереннее проходит повороты, допускает более точное управление в скольжении. Недаром в свое время «Ауди-Кваттро» молниеносно захватил раллийную корону. Впрочем, ненадолго – оказалось, для спортивных побед требуется не только полный привод…

ОРТОДОКСЫ И РАДИКАЛЫ

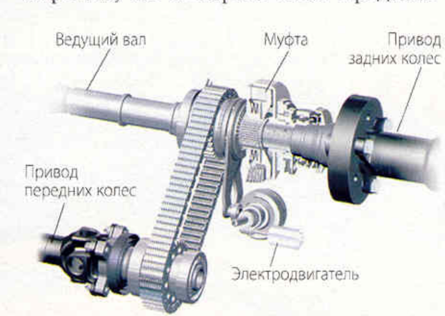
Управляемость и проходимость – не лучшие попутчики. Возьмем, например, «Ниссан-Патруль». В его очередном, 2004 года, «издании» схема трансмиссии оставлена такой же, как и сорок лет назад. Полный привод без межосевого дифференциала, отключаемые передние колеса. Отличие от УАЗа – автоматические колесные муфты. Достоинства: простота и надежность. В недостатках – все остальное, начиная от невозможности использовать полный привод на хорошей дороге и высокой скорости до проблемы «два в одном» – водитель должен быть готов к двум различным типам управления в критических ситуациях. Особенно сложно справиться с короткими автомобилями, более склонными к заносу. Впрочем, энтузиасты соревнований «офф-роуд» считают схему с жестко подключаемым передним мостом единственно верной – чем проще механика, тем реже она ломается.

За долгие годы основными этапами усовершенствования подобной схемы стали автоматические колесные муфты и синхронизатор, позволяющий включать передний мост на любой скорости. Впрочем, на «Шевроле-Тахо» предлага-



«Ниссан-Патруль» – представитель классической школы и практически единственный ныне приверженец «чистой механики».





Первые «гражданские» БМВ 4х4 оснащали несимметричным дифференциалом с вискомуфтой, а новейшая X-drive – это всего лишь электронно-управляемое многодисковое сцепление, автоматически подключающее передние колеса.

«Ленд-Ровер Дискавери 3»: водителю не обязательно знать назначение режима трансмиссии. За него решает «Террейн Риспонс».



ют автоматическое включение переднего моста при пробуксовке заднего (система Autotrac 4x4).

Как заставить полноприводный автомобиль ездить по дорогам с твердым покрытием в режиме 4x4? Добавить межосевой дифференциал. В далеком уже 1976 году «Нива» ВАЗ-2121 стала открытием в этой области. Впрочем, отдав



«Субару» предлагает пять (!) типов трансмиссий 4x4 под общим названием «симметричный полный привод». В машинах с механической коробкой только межосевой дифференциал оснащен вискомуфтой. Если трансмиссия автоматическая, распределением момента ведает электронно-управляемая муфта, на более мощных версиях – несимметричный межосевой дифференциал и электронная система стабилизации VDS. Для заряженной «Субару-Импреза Sti» предусмотрено ручное и автоматическое управление центральным дифференциалом, а на «Субару-Аутбек 3.0 R VDC Лимитед» электроника контролирует и межосевой.

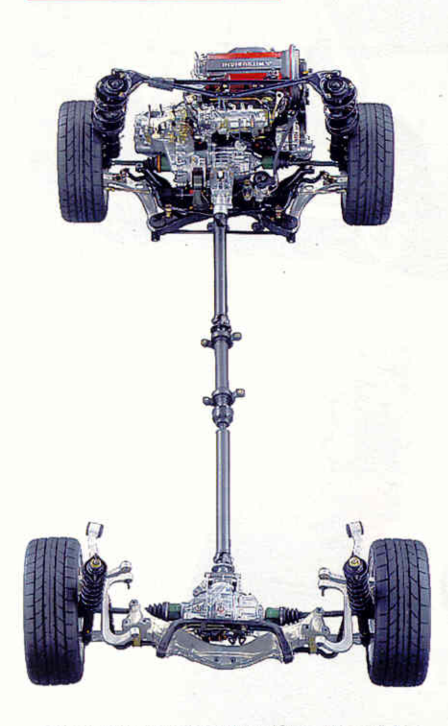




Схема трансмиссии «Мицубиси-Лансер Эволюшн VIII» несимметрична, но не менее интересна. Его главное оружие – электронно-управляемый задний дифференциал Super AYC.



должное советским конструкторам, напомним, что «Рейндж-Ровер» с аналогичной схемой привода появился раньше, а вазовский выбор определили не только достоинства конструкции, но и необходимость максимальной унификации новинки с «Жигулями», а также проблемы с управляемостью и малый запас прочности заднего моста.

ДВАЖДЫ ДВА НЕ ВСЕГДА ЧЕТЫРЕ

Межосевой дифференциал решил одну проблему и породил другую: на бездорожье его необходимо блокировать – иначе при пробуксовке одного колеса остальные три остановятся.

Впрочем, это не самая трудная задача. Сложнее с поведением автомобиля с тремя «свободными» дифференциалами на скользкой дороге: пока колеса не пробуксовывают, все более-менее сносно, но при заносе выясняется, что даже машина с жестко подключенным передним мостом ведет себя гораздо понятнее. Одной из первых решение этой проблемы предложила «Ауди», применив самоблокирующийся межосевой червячный дифференциал «Торсен». Кстати, это вовсе не фамилия шведского изобретателя, а сокращение от английского Torque Sensitive (дословно: чувствительный к крутящему моменту). Долгое время это решение оставалось одним из наиболее эффективных. Его основной минус – дороговизна, высокие требования к качеству изготовления и «одна на всю жизнь» настройка.

Основательный анализ поведения полноприводных спортивных машин показал, что именно в распределении крутящего момента – ключ к уверенной управляемости на любых дорогах. Благо, очередное изобретение подоспело вовремя. Вискомуфта – это набор погруженных в особую жидкость пластин. Пока обе части муфты вращаются с одинаковой скоростью, ничего не происходит, но стоит одной из них притормозить, как температура жидкости увеличивается и одновременно резко растет вязкость – муфта блокируется. Вискомуфта – прекрасное решение, когда нужна «мягкая» и быстро срабатывающая блокировка для дорожного автомобиля, но для тяжелого бездорожья она не годится.

Представьте себе простую ситуацию: полноприводный автомобиль застрял, передние колеса угодили в яму, а задние беспомощно буксуют. В качестве блокировки – вискомуфта. Она отчаянно пытается провернуть застрявшие колеса, переводя мощность двигателя в тепло... Многие владельцы «паркетников» на собственном опыте убедились: жаркое из вискомуфты приготовить совсем не сложно, а стоимость блюда чувствительна даже для тугого кошелька.

Впрочем, есть немало других муфт, автоматически включающих полный привод. Например, многодисковые сцепления, управляемые электроникой или с гидроприводом, как на «Хонде CR-V». Работу подобных устройств можно регулировать в широких пределах, не допуская опасных режимов и вмешиваясь, когда их действие осложняет работу, например, ABS.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЭЛЕКТРОНИКИ

Теоретически не так уж сложно создать идеальную полноприводную трансмиссию. Надо просто соединить нужные в каждом случае технические решения и предусмотреть все возможные режимы работы. Фирма «Мицубиси», создав трансмиссию «Супер-Селект», объединила в ней лучшее, что было изобретено в прошлом веке. Хотите – «чистый» привод на задние колеса, хотите – полный с межосевым дифференциалом с вискомуфтой, хотите – жесткая блокировка межосевого дифференциала с пониженной передачей. Одним словом, на любой вкус. Минус, пожалуй, один – цена. «Супер-Селект» и поныне предлагают только для самых дорогих вседорожников «Мицубиси».

«Мерседес-Бенц» – одна из немногих фирм, кто устанавливал все три «жесткие» блокировки на своих «гелендевагенах». Это, в сочетании с «правильной» резиной, весьма действенное оружие против бездорожья. Но «короткозамкнутая» трансмиссия предполагает умение водителя с ней обращаться – сломать ШРУС, например, плевое дело. Поэтому М-класс, появившийся в 1996 году для американского рынка, был лишен механических блокировок: за помощью впервые обратились к электронике. Буксующие колеса здесь просто тормозят, перераспределяя крутящий момент на застрявшие. Это дешевле и избавляет от ударных нагрузок в трансмиссии – сломать что-либо почти невозможно.

Пример М-класса стал заразительным. Сегодня подобные системы применяются везде, от выдающих себя за серьезные вседорожники «Фольксвагена-Туарег» и «Ленд-Ровера Дискавери 3» до абсолютно дорожного «Ауди-А4 Кваттро».

ТОЛЬКО ЧТО С РАЛЛИ

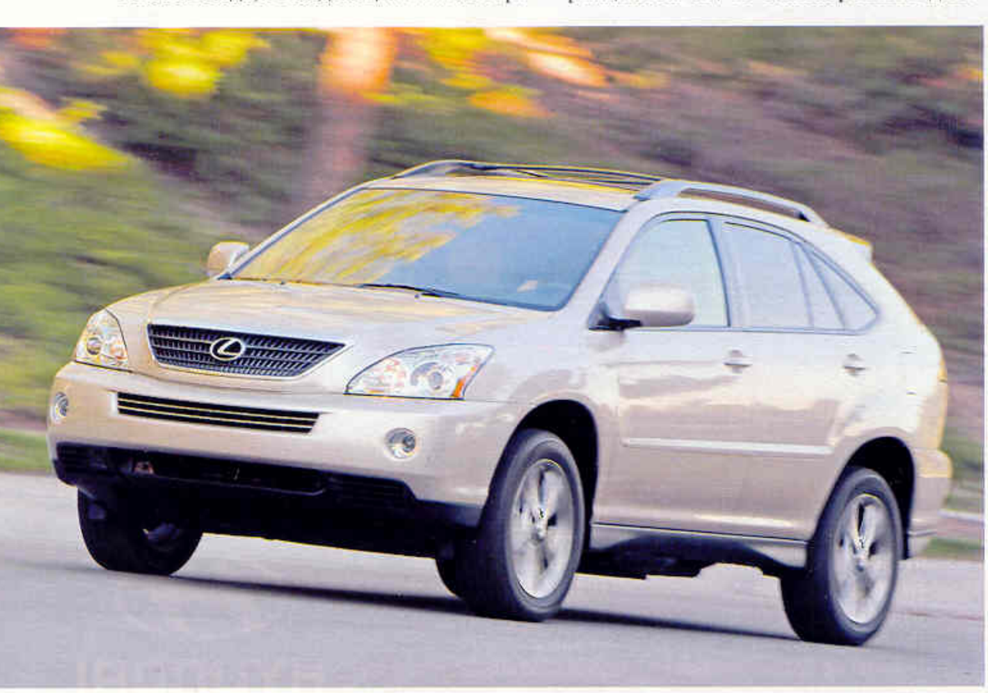
Те, кто серьезно занимается подготовкой раллийных полноприводных машин, знают, что управление блокировкой заднего дифференциала – пункт № 2 после межосевого. Типичный пример – «Мицубиси-Лансер Эволюшн VIII». В его трансмиссии три дифференциала, два из которых (межосевой и задний) – с электронными регулировками. В зависимости от программы, задаваемой водителем (асфальт/гравий/снег), приоритет отдается либо максимальной устойчивости, либо максимальной реализации мощности.

«Субару-Импреза WRX Sti» оснащена несимметричным межосевым дифференциалом 35/65 с электронным дозированием блокировки и самоблокирующимся задним дифференциалом. Водитель может выбрать автоматический или один из шести фиксированных режимов работы, отвечающий его стилю прохождения поворотов.

ПЯТЬ ЛЕТ ТОМУ ВПЕРЕД

Гибриды наступают – теперь автомобиль с силовой установкой из ДВС, электродвигателя и аккумуляторов встретишь не только на салоне в Токио, но и в соседнем переулке. Вседорожники – идеальный объект «гибридизации». Расход топлива хочется уменьшить, динамику улучшить, места внутри достаточно, а цена не ставит преград новым технологиям. «Лексус-RX400h» – уже не прототип: он продается в Америке с 15 апреля 2005 года и вскоре доберется до России.

У этого полноприводника нет механической связи между осями, поскольку задние колеса приводит отдельный электродвигатель мощностью 50 кВт. Полностью электронное регулирование тяги позволяет кратковременно достигать суммарной мощности 270 л. с., разогняться до 100 км/ч за 8 с и ограничить средний расход топлива 8,5 л/100 км. За поведение машины в сложных условиях отвечает VDM (Vehicle Dynamic Management), которая впервые использует не только селективное торможение отдельных колес, но и индивидуальное распределение крутящего момента.



«Лексус-RX400h» – первый серийный полноприводник, у которого между передними и задними колесами нет механической связи. Определить модель, помимо шильдика, поможет приборная панель, где вместо тахометра – индикатор распределения энергии.





ВМЕСТО ВЫВОДОВ

Для массовых автомобилей альтернативы электронике нет. В первую очередь по цене – ведь сегодняшние системы используют показания датчиков ABS, тормоза тоже есть на каждом автомобиле. Что остается добавить? Несколько дополнительных датчиков и программы.

Выберут ли конструкторы электронно-управляемую муфту, подключающую передний или задний мост, или свободный межосевой дифференциал? Пока шансов у первой больше.

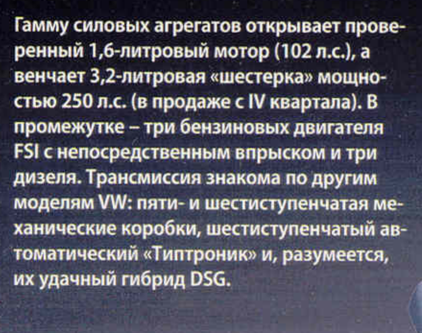
Сложная механика со всеми ее капризами выживет, похоже, лишь в спорте. А для рядового водителя электроника выступает осторожным посредником между ним и автомобилем. Только ей по силам тешить водительское самолюбие, не переходя при этом опасные границы. С распространением гибридных трансмиссий ее возможности станут еще шире. Поиск новых алгоритмов управления тормозами и муфтами в трансмиссии продолжается – читайте отчеты о тест-драйвах. □

ПАССАТ КРЕПЧАЛ

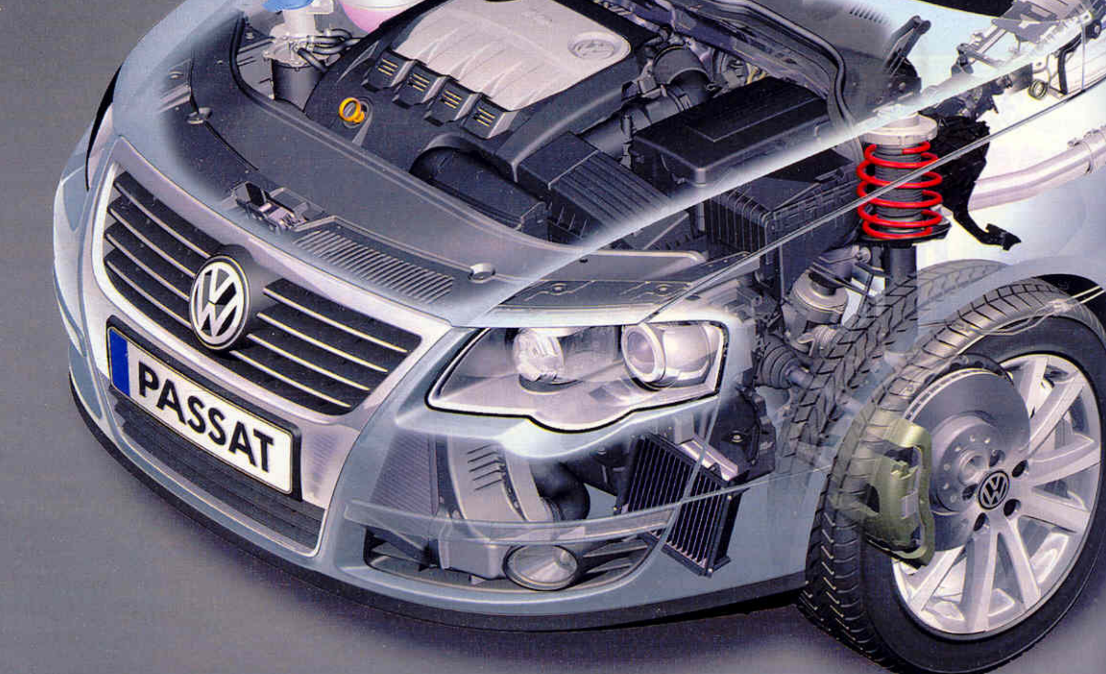
Михаил Гзовский, Антон Чуйкин. Фото: «Фольксваген»



Гамму силовых агрегатов открывает проверенный 1,6-литровый мотор (102 л.с.), а венчает 3,2-литровая «шестерка» мощностью 250 л.с. (в продаже с IV квартала). В промежутке – три бензиновых двигателя FSI с непосредственным впрыском и три дизеля. Трансмиссия знакома по другим моделям VW: пяти- и шестиступенчатая механические коробки, шестиступенчатый автоматический «Типтроник» и, разумеется, их удачный гибрид DSG.

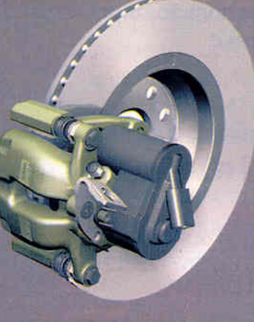


Впервые в этом классе предложен адаптивный круиз-контроль. Он поддерживает не только скорость, но и безопасную дистанцию. При опасном сближении с попутной машиной «Пассат» притормозит; когда дорога освободится, вернется к заданной скорости.



«Пассат» крепчает: жесткость кузова на кручение по сравнению с пятым поколением увеличена на 57%. Около 80% использованных сталей – облегченные высокопрочные. Еще 15% – закаленные, которые составляют основу силовой «клетки» вокруг экипажа. Масса кузова не увеличилась ни на грамм, при том что машина стала больше в длину на 62 мм, в ширину на 74 мм, в высоту на 10 мм.





Все «пассаты» оснащены дисковыми тормозами «по кругу» с функцией «вайпер» (щетка) для сокращения тормозного пути на мокрой дороге. Время от времени колодки слегка прижимаются к дискам, стирая тонкую водяную пленку.

Одна из самых громких женевских премьер – шестое поколение популярных «пассатов». В России начало продаж запланировано на осень. Скрасим ожидание, изучая особенности новинки, которая по примеру предшественника наверняка сыграет заметную роль и на нашем рынке.



Машина напоминает и «Фаэтон», и «Ауди-А6», и собственного предка. Но если вы решите конкретизировать, чем именно, то скорее всего зайдете в тупик. Впрочем, дизайнеры добились главного: с первого взгляда узнаешь «Пассат» и именно шестой. Его просто назначили на более высокую должность... с подобающим повышением оклада.

Родословная «пассатов» началась в 1973 году вот с такого хэтчбека, который на фоне пра-пра...внука выглядит очень скромно, зато может похвастаться серьезными успехами. За 32 года выпущено 13 миллионов его последователей – автомобилей пяти поколений.



Багажник нового «Пассата» с кузовом седан прибавил 90 л по сравнению с пятым поколением и достиг внушительных 565 л. Объем, измеренный в более привычных чемоданах – на фото. В задних фонарях применены светодиоды – это полезное решение вошло в моду.



Дизайнер интерьера в показанной комплектации, кажется, переборщил с деревом. Все-таки не роскошь определяет характер «Пассата», а скорее функциональность и удобство. Ощущениями за рулем нового «Фольксвагена» поделимся совсем скоро: корреспондент ЗР уже принимает участие в тест-драйве новинки.



Автомобиль выйдет на рынок с кузовом седан, по-немецки – лимузин. Вы действительно почувствуете себя важной персоной. «Пассат» меблирован как современный бизнес-центр и предоставит питание (230 В) для вашего ноутбука, а также телефон с интерфейсом «Блютус».



ВОЗЬМИ БЫКА ЗА РОГА

Михаил Гзовский

Февральский лондонский день совсем не похож на московский: шумят фонтаны на Трафальгарской площади, центр города пестреет цветами. Но не только ими – более разношерстной автомобильной толпы, пожалуй, в Европе не найти. Между легендарными двухэтажными автобусами и классическими кэбами лавируют «роверы» и «воксхоллы», «пежо» и «ауди», «тойоты» и «ниссаны». Редко встречаются лишь американские машины. Но так было не всегда.

В 30-х «Додж» стал первой американской маркой, чьи хозяева решились прийти на рынок Европы, построив здесь завод. И хотя амбициозным планам помешала Вторая мировая, грузовые «доджи» добросовестно трудились на благо империи вплоть до 80-х годов.

С объединением «Крайслера» и «Даймлер-Бенц» стало понятно, что рано или поздно классические американские марки вернутся в Европу с новыми силами. Но автомобильная философия по обеим сторонам Атлантики отличается радикально. Успешно продавать в Европе ту же легковую модель, что и в США, получается крайне редко. А уж если марка в Старом Свете не раскручена, шансов на успех и того меньше. Разрешить дилемму призвана новая «глобальная» машина, которую «Додж» осмелился рассекретить в консервативном Лондоне.

Почему из многообразия американских марок, принадлежащих «Даймлер-Крайслер», выбор пал именно на «Додж»? Президент «Крайслера» Дитер Цетше объясняет: «Марка «Додж» необычна. Она стоит особняком от других брендов, в том числе и принадлежащих нашему концерну». Чем же может «Додж» привлечь европейцев? Во-первых, конечно, ценой. Маркетологи обещают, что «доджи» в Европе будут доступнее «крайслеров» и «джипов». Во-вторых, «Додж» – самое популярное имя в группе «Крайслер» (см. ЗР, 2005, № 2). Наконец, эта марка пользуется репутацией «смелой» и гордится богатой 90-летней историей: неизменно агрессивный стиль, мощные моторы, простота и надежность – то, что нужно для покорения мира.

Вернемся в Лондон и рассмотрим «глобальную» машину, которая пока носит имя «Калибр». Да, и на сей раз «Додж» выступил смело. «Калибр» вызывающе смотрел на слетевшихся со всей Европы журналистов широко распахнутыми фарами и самоуверенно опирался на подиум 19-дюймовыми колесами, упрятанными в раздутые колесные арки. Сразу и не скажешь, что перед тобой... хэтчбек гольф-класса! Что-то в этой машине навевает ассоциации со вседорожниками. Жаль, заглянуть в салон можно лишь сквозь при-

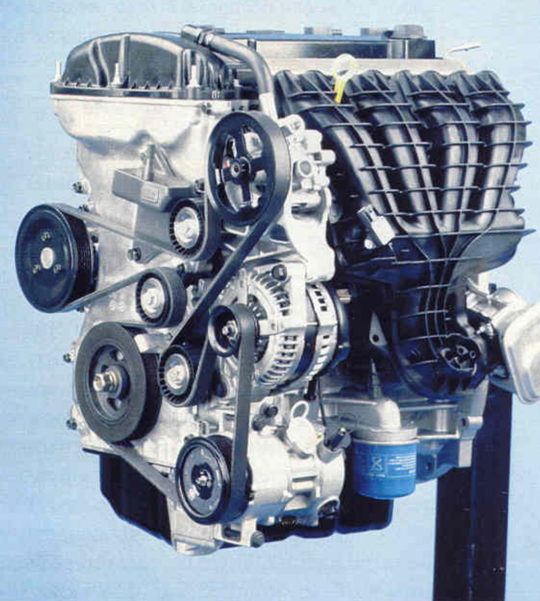
крытые стекла, а за руль сесть и вовсе нельзя. А что под капотом?

«Калибр» станет первым автомобилем «Даймлер-Крайслер», на котором будет опробована новая линейка двигателей. Некоторое время назад концерн объявил о создании моторов силами альянса GEMA (Global Engine Manufacturing Alliance), в который вошли «Мицубиси» и «Хёндэ». В рамках договора будут выпускать двигатели объемом 1,8; 2,0 и 2,4 л. Доподлинно известно, что «Калибру» достанется 2-литровый силовой агрегат, но, вероятно, будет и версия с мотором 2,4 л – единственным, чьи характеристики уже известны: 170 л.с. и 224 Н·м. Если так, то «Калибр» явно нацелен в лидеры гольф-класса по мощности, что вполне соответствует спортивному имиджу марки.

«Одно из достоинств новых двигателей, выгодное для покупателей, – регулируемые фазы газораспределения (VVT): устройство постоянно управляет как впускными, так и выпускными клапанами», – говорит исполнительный вице-президент по разработке



С выходом в серию «Калибр», скорее всего, утратит нарочитую агрессивность, подчеркнутую расширенными арками и огромными колесами.



«Глобальный» двигатель объемом 2,4 л уже готов к производству. Возможно, он займет место под капотом топ-версии «Калибра».

ШЕСТЬ ЛЮБОПЫТНЫХ ФАКТОВ ИЗ ИСТОРИИ МАРКИ

1. Первый «Додж» появился 14 ноября 1914-го. За первый год было выпущено 249 автомобилей.

2. В 1922 году фирма при содействии производителя кузовов «Бад компани» производит полностью стальное купе, которое поступает в продажу по цене 980 долларов.

3. На «доджах» одними из первых появились указатели поворота. В качестве опции их предложили на нескольких моделях в 1941 году.

4. Во время Второй мировой войны «Додж» и «Крайслер» силами 16 000 рабочих и инженеров выпускали 18-цилиндровые авиационные моторы для бомбардировщика «Боинг-B29».

5. В первый год выпуска переднеприводной модели «Омни» (1978) было продано 189 000 машин.

6. Культовая модель «Доджа» – заднеприводный «Вайпер» (гадюка) с мотором V10 (400 л.с. и 630 Н·м), появившийся в 1992 году, – одно из самых мощных серийных купе Америки.



Братья Джон и Хорейс Додж начинали с производства велосипедов и поставки комплектующих заводам Генри Форда.

Эрик Райдноур. Помимо VVT, моторы отличает впускной коллектор изменяемой геометрии. Эти новшества в первую очередь нацелены на снижение расхода топлива.

Примечательно, что параллельно с лондонским показом «Калибра» в Чикаго дебютировал концепт-кар «Нитро». Его, судя по всему, отделяет от серийного производства лишь «отмашка» руководства концерна. Компактный вседорожник призван совместить практичность с комфортом и (иначе какой же это «Додж»!) доставить удовольствие от вождения. Учитывая мотор объемом 3,7 л мощностью 157 кВт/214 л.с., который даже с автоматической коробкой передач разгонит «Нитро» до 100 км/ч всего за 9,6 с, молодежи он пришелся бы по вкусу. Что ж, подождем отмашки!

Новые «доджи» в ближайшем будущем займут места в салонах европейских дилеров. А каковы планы в отношении России? По официальной информации, до конца текущего года у нас откроются шоу-румы «Додж». Поначалу их площади оккупируют выпускаемые ныне модели. Но почти наверняка одновременно с европейским дебютом серийной версии «Калибра» стартуют и его продажи в России.

Вице-президент Джо Эбернхардт, отвечающий в «Крайслере» за маркетинг, рассказал, что к 2006 году «Додж» будут представлять в Европе модели C- и D-классов, оснащенные мощными, но экономичными бензиновыми двигателями и дизелями. Проведенный среди 20 000 французов, итальянцев, немцев и англичан опрос показал, что сейчас в этих сегментах рынка нет явных лидеров. На его роль и метит «Додж». «Возьми быка за рога» – так в вольном переводе звучит слоган марки. Удастся ли смелому «быку» пробиться на призовые места в европейском хит-параде продаж, мы узнаем уже скоро.

«Додж-Нитро» отличает просторный салон при умеренном даже по европейским меркам габарите.

"ЧЕМПИОНЫ" НА ДОРОГАХ РОССИИ

Автоспортсмены и их механики, как никто другой, понимают, что от надежности установленных на автомобиль деталей зависит не только судьба гонки, но и жизни пилота, других участников соревнований, зрителей. Поэтому они стараются выбирать самые надежные, прочные, долговечные, безопасные запчасти. Особым почтением у тех, кто ездит на отечественной технике, пользуются элементы, подвески производственного объединения «Трек».

Руководитель спортивной команды «GT club» из Челябинска Андрей Борисович Панченко поясняет: «После каждой гонки мы контролируем состояние деталей, если требуется замена — меняем. На запчасти «Трек» вышли путем проб и ошибок. Мы перебрали почти все, но только «Трек» обеспечил надежность, которая необходима, чтобы приехать первым к финишу. С ним ни разу не было проблем. Поэтому для российского автотранспорта запчасти «Трек» — правильный выбор. Это и шаровые опоры, и рулевые наконечники, и сайлент-блоки. «Трековские» детали на спортивном автомобиле выдержали не одно испытание. К ним доверие полное».

Поясню, спортсменов в первую очередь интересует серия шаровых шарниров «Чемпион», которые отличаются особой надежностью. Но ПО «Трек» специально на автоспорт не работает, его детали, в том числе и «Чемпионы» производятся для широкого потребления и идут в розничную сеть. Единственная оговорка — шаровые опоры «Чемпион» производились первоначально только для заднеприводных ВАЗов и «нив», а потом, к радости любителей переднего привода (и спортсменов в том числе), шарниры «Чемпион» появились и для всего переднеприводного семейства из Тольятти.

Итак, что такое «Чемпион 2108-2110»? Прежде всего, это прочный корпус. Заготовку для него получают методом объемной штамповки, который дает возможность получить корпус из цельного металла. Применение «цельного» корпуса исключает возможность его деформации и появления усталостных трещин.

Сборка шарового шарнира осуществляется путем пластической деформации. В результате достигаются высокие значения усилия вырыва шарового пальца из корпуса, обеспечивается высокая безопасность при эксплуатации. Сравните показатели «Чемпиона» с требованиями стандарта для таких деталей и станет ясно, что «чемпионские» вдвое перекрывают стандартные параметры.

Фактически это означает, что «трековские» шаровые безопаснее и имеют солидный запас прочности.

К тому же заложенная в шарниры специальная смазка гарантирует безупречную работу узла в течение всего срока службы.

Покрытие корпуса обеспечивает его надежную защиту от коррозии в процессе эксплуатации. Примечательно, что на конструкцию шарового шарнира и способ его сборки получен патент на изобретение.

Да и сам «чемпионский» палец не прост. Его сферическая поверхность и ее переход в цилиндрическую часть подвергаются пластическому поверхностному упрочнению, что повышает прочность шарового пальца, снижает шероховатость поверхности, работающей в зоне трения.

Чтобы исключить внешние факторы, влияющие на работоспособность шарнира, такие как вода, соль, абразивные частицы, узел надежно защищен полимерным защитным чехлом куполообразной формы с верхним стопорным пружинным кольцом, обеспечивающим дополнительную герметичность. Пружинное кольцо нижнего уплотнения чехла обеспечивает полную герметичность в соединении с корпусом шарнира, а полиуретановая втулка предотвращает сползание защитного чехла на галтель и полностью изолирует от внешнего воздействия в соединении с шаровым пальцем.

Особую роль играет материал самого защитного чехла, разработанный при участии ведущих западных химических концернов. Он



имеет прочность в 4-5 раз выше, чем у резины, применяемой для изготовления защитных чехлов, он более стойкий к воздействиям низких температур, озонированного воздуха. При этом по эластичности он не уступает резине. На защитный чехол, применяемый для шаровых шарниров «Чемпион», получено свидетельство на полезную модель.

Шаровые опоры «Чемпион» — это результат использования современных материалов, технологий и конструкторских решений. И теперь их качества по достоинству смогут оценить все, кто ездит на российских автомобилях, в том числе и переднеприводных. А это и спортсмены, и рядовые автомобилисты. Ведь такие преимущества, как уверенность в безопасности своей машины, увеличение эксплуатационных сроков работы деталей, снижение затрат на обслуживание и ремонт, волнуют всех.

И пусть на российских дорогах будет больше «чемпионов» и больше безопасности, заботу о которой берут на себя детали ПО «Трек».

Олег Филатов

Усилие вырыва, кГс: 0, 1000, 2000, 3000, 4000, 5000, 6000, 7000, 8000
норм. / классика / чемпион
Надежность
- Нормативное требование по усилию вырыва
- Классика МТ08-2904185
- Чемпион МТ08-2904185-11

Шаровые опоры «Чемпион» значительно перекрывают требования ГОСТа по усилию вырыва пальца из корпуса.



Изменение осевого зазора (люфт) в шаровых опорах при испытаниях на долговечность.

УСЛОВНЫЙ ПРОТИВНИК

Алексей Липман.
Фото: Георгий Ахадов

В эпоху тотального разоружения немалая часть боевых машин попала на гражданку, распалив воображение ценителей активного образа жизни. Конверсия постепенно сошла на нет, а желающих покататься на БТРе не убавилось. Оборонка свой шанс не упустила: так родился новый класс многоцелевых автомобилей повышенной комфортности. Нечто среднее между свадебным лимузином и БМП. Опытный образец ГАЗ-2330 «Тигр» построили несколько лет назад. Ныне уникальный вездеход доведен до ума и готов к мелкосерийному производству.

Названием проект обязан первоначальным заказчикам – фирме из Арабских Эмиратов. По окончании контракта работы продолжили, но имя менять не стали.



Покрышки «Мишлен» 335/80R20XZL аналогичны тем, что стоят на КамАЗах, победителях марафона «Париж–Дакар».

Машину компоновали с чистого листа на базе узлов и агрегатов серийной бронетехники. Правда, силовой агрегат (дизель «Камминс» с турбонаддувом и

ВЛАДИМИР ЧУРАЕВ,
руководитель проекта

В расчете на широкий круг потребителей предусмотрено несколько комплектаций – VIP, гражданская, командирская, полицейская и патрульная. В этом году завод получил госзаказ на партию «тигров» для министерств внутренних дел и обороны, пару машин приобрел известный российский кинорежиссер. Присматриваются к вездеходу разведчики недр – нефтяники, газовики, геологи. Активный интерес проявляют иностранные представители. Ничего удивительного – у автомобиля отличные рекомендации. Он стойко выдержал госиспытания по программе для военной техники.

ЮРИЙ КОРОЛЕВ,
главный конструктор
спецавтомобилей

«Тигр» создан на базе проверенных в эксплуатационных условиях узлов от БТР-80 и многоцелевого бронированного автомобиля «Водник». Получился «супервнедорожник», обладающий исключительной проходимостью и по сути открывающий новый класс автомобилей.

Сегодня изготовлено уже более 20 «тигров» в гражданском и специальном исполнении. Основные наши усилия направлены на обеспечение его высокой надежности и замещение импортных (наиболее дорогих) узлов и деталей отечественными. На замену двигателю «Камминс» готовится лицензионный шестицилиндровый ГАЗ-5625 «Штайр». Он не только дешевле, но и легче! Вместо чешской коробки передач «Прага» уже изготавливаем собственную, на основе агрегата от грузовика ГАЗ-4301. И хотя количество передач уменьшили до пяти («Прага» – шестиступенчатая), за счет тщательного подбора передаточных сумели улучшить динамику.

Кировский шинный завод разработал модификацию покрышки КИ-115 с увеличенной грузоподъемностью и рассчитанную на максимальную скорость 120 км/ч. Отечественные покрышки отлично справляются с грязью и показали лучшую, чем «Мишлен», проходимость по слабонесущим сырым грунтам.

интеркулером, соответствующий Евро II в комплекте с АКП «Аллисон» или МКП «Прага») ради расширения экспортных возможностей покупают у стран НАТО – США и Чехии. Это не страшно – случись что, в бой пойдет совсем иная техника.

Вся механика смонтирована на мощнейшей лонжеронной раме. К ней же в десяти точках болтами сквозь резиновые подушки крепится кузов. Увы, негерметичный – автомобиль пока не пловец, «сухопутка».

Несмотря на внушительный капот, силовой агрегат выпирает в салон, заметно стесняя водителя и пассажира. Однако те не в обиде – у левого кресла четыре регулировки (поясничный подпор, угол наклона спинки, перемещение по горизонтали и микролифт (!)), у правого – три (без лифта). Рулевую колонку можно выставить по углу наклона и вылету. Сзади куда просторнее – места хватит для трехместного кожаного дивана. Но создатели почему-то ограничились только парой кресел.



На зверя крупнее лося с «Тигром» лучше не ходить – слон или носорог в багажник не поместятся!



В охотничьей машине должно быть тесно, иначе вылезать не захочется!



Пространство, не занятое агрегатами, крупный водитель заполняет собой без остатка.

Монументальную панель приборов испытатели нарекли «китайской стеной».





ПАВЕЛ РУДНЕВ,
ведущий инженер по испытательной технике

Сейчас машины проходят ресурсные испытания – 125 тыс. км по грунтовым дорогам и бездорожью. Одна пробежала уже 60 тыс. км, вторая 38 тысяч. Не все было гладко – кузов и раму пришлось усиливать в нескольких местах. Много сил ушло на доработку системы автоматической подкачки колес. Есть проблемы с охлаждением двигателя: из-за коротких свесов и открытых арок колес радиатор быстро забивается грязью. Словом, идет нормальный процесс доводки. Главная задача – создать комфортабельный внедорожник с отменной проходимостью, на мой взгляд, уже выполнена.



Повредить такую подвеску можно, лишь подорвавшись на противотанковой мине.



Дизельный агрегат «Камминс» силен, надежен и экологически чист.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«ТИГР» ГАЗ-2330

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4610
ширина	2200
высота	2000
база	3100
Радиус поворота, м	8,9
Снаряженная масса, кг	4600
Время разгона 0-100 км/ч, с	22
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо	дизельное
Запас топлива, л	140
Расход топлива, л/100 км:	
по шоссе	25
по грунту	до 35
Кузов	
Количество дверей/мест	4/4
Объем багажника (VDA), л	н.д.
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конфигурация	Р6
Число клапанов	12
Рабочий объем, см³	5,9
Мощность, кВт/л. с.	132/180
при об/мин	2500
Крутящий момент, Н·м	650
при об/мин	1500
Трансмиссия	
Тип	полноприводная
Коробка передач	М6 или А5
Ходовая часть	
Подвеска	независимая торсионная, со стабилизатором
Рулевое управление	винт-гайка, с гидроусилителем
Тормоза	гидропневматические с ABS, барабанные герметичные
Размер шин	335/80R20

Органы управления на привычных местах, лишь ручник оказался слева от водителя. На ходу – ничего, а в рабочем положении рычаг торчит так высоко, что мешает входу-выходу. Придется владельцу либо класть под колеса кирпичи, либо развивать в теле солдатскую гибкость. Армейским аскетизмом веет и от почти вертикальной приборной панели, отделанной искусственной кожей, и от круглых приборов, знакомых по отечественным грузовикам.

На ходу «Тигр» почти не рычит. Вибраций нет, но в движении появляется продольная раскачка. Назвать это «козлением» не поворачивается язык – из-за большой массы все происходит довольно плавно. Энергичный разгон требует держать дизель в тонусе – 2 тыс. оборотов для него – спортивный режим. На скоростном кольце полигона автомобиль легко выдал 132 км/ч (по спидометру). Для почти пятитонной махины – очень неплохой результат. На булыжной мостовой скорость снизили до 100 км/ч, чтобы шум и тряска не мешали общению. Здесь ярче проявилась недостаточная информативность руля. А еще возникло «раздвоение личности» из-за того, что зрительное восприятие покрытия не соответствовало реальным нагрузкам. Проще говоря, трясло меньше, чем ожидали. Для лесной дороги энергоемкость подвески оказалась избыточной – до пробоев дело так и не дошло. И лишь пересекая вспаханное поле при скорости около 50 км/ч, поняли – предел близок. Речь, разумеется, лишь о предельном ходе подвески, ведь внедорожные способности «Тигра» кажутся безграничными. Но увлекаться ими все же не стоит – в болоте тонет все что угодно.

Автомобиль получился незаурядный. По проходимости, размеру (он даже сертифицирован как грузовик, по группе N2) и… цене. Стоимость в минимальной комплектации – $60 тыс.! Похоже, нашей армии он пока что не по карману. Предполагают, что основными покупателями станут силовые ведомства России, богатые частники и армии других стран. Возможно, даже тех, что на штабных учениях называют «условный противник».

ЛОШАДИНЫЕ СИЛЫ В СКЛАДЧИНУ

Максим Сачков



Франко-немецкая новинка готова встать под капот «Мини» или «Пежо». Нейтрализатор присоединен к турбокомпрессору – в том числе из соображений экологии.

Концерны-гиганты все чаще совместно разрабатывают новые агрегаты, платформы и даже целые автомобили. Сдружились мотористы БМВ и группы «Пежо-Ситроен»: создают два семейства бензиновых двигателей мощностью от 55 кВт/75 л. с. до 125 кВт/170 л. с., предназначенных для «мини», небольших «пежо» и «ситроенов». В семействе четырехцилиндровых моторов объемом 1,6 л есть атмосферный с системой «Вэлвтроник» (Valvetronic) и агрегат с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива.

ОБЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ

По конструкции и применяемым материалам двигатели максимально унифицировали. Крышки коренных подшипников – единая деталь. Она крепится снизу к легкому алюминиевому блоку и придает дополнительную жесткость, снижая вибрации и шум. Чтобы сократить потери на трение, конструкторы тщательно подбирали материалы для подшипников скольжения коленвала, а в приводе клапанов установили рычаги с роликами.

Некоторые особенности 1,6-литровые моторы позаимствовали у родственников по линии БМВ – рядных «шестерок». Ради компактности все навесные агрегаты приводит лишь один поликлиновой ремень, а потому новые двигатели – из числа самых коротких в своем классе. Кстати, за нормальной работой привода следит торсионный натяжитель. Другой узел, унаследованный от БМВ, – масляный насос с регулируемой подачей. В отличие от традиционного, он выдает лишь необходимый – дозированный объем смазки, забирая для работы меньше энергии у двигателя. Расход топлива в европейском ездовом цикле ниже примерно на 1%. На высоких оборотах экономия заметнее – например, при 6000 об/мин потребляемая мощность такого насоса ниже на 1,25 кВт.

В свою очередь, «умная» помпа гоняет охлаждающую жидкость, лишь когда это необходимо. Крутящий момент от коленвала передает подвижный шкив, которым командует блок управления двигателем. Кстати, последний следит и за электронным термостатом.

ВДОХ ГЛУБОКИЙ

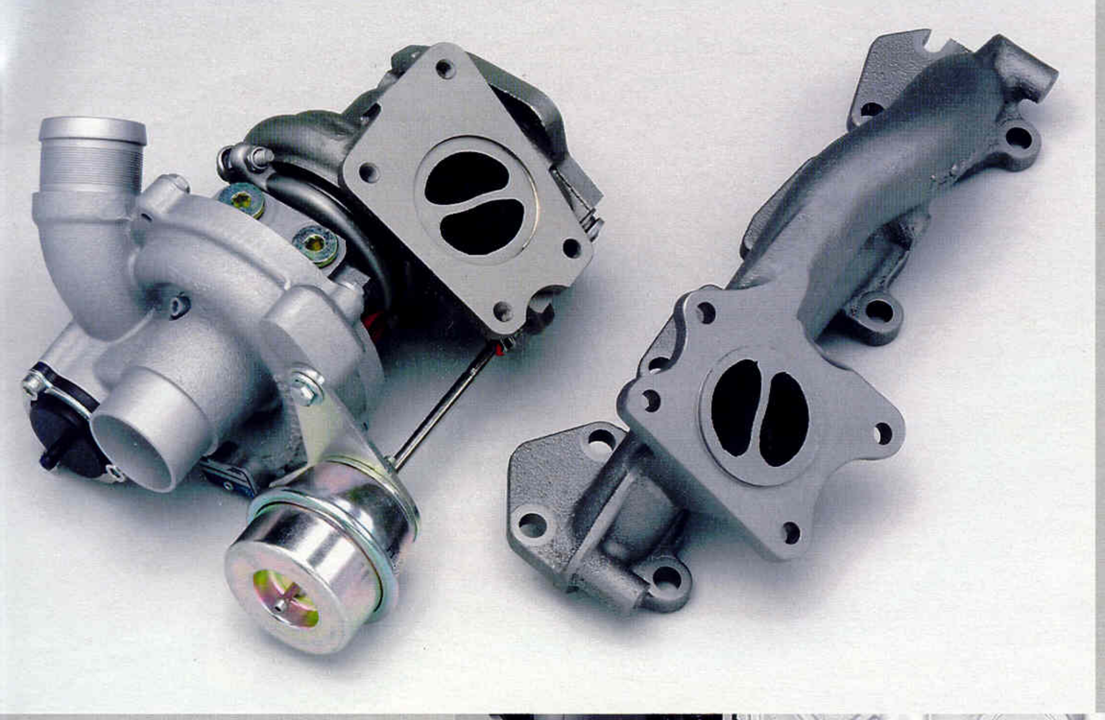
Систему «Вэлвтроник», установленную на безнаддувном агрегате (она плавно регулирует высоту подъема клапанов), баварский концерн уже обкатал на более мощных двигателях. Вместо дроссельной заслонки требуемое количество воздуха отмеряют впускные клапаны, приоткрываясь на нужную величину. Ход клапана определяет дополнительный рычаг, положение которого задает эксцентриковый вал. Электромотор по команде блока управления может повернуть его всего за 300 миллисекунд. Производители утверждают, что новый двигатель реагирует на педаль газа быстрее и четче, чем моторы с электронными дроссельными заслонками.

При такой схеме дроссельная заслонка не мешает «дышать» двигателю полной грудью. Потери на впуске меньше, а значит, ниже расход топлива и вредные выбросы. Совместно с системой, регулирующей фазы газораспределения, «Вэлвтроник» экономит в условном городском цикле около 9% топлива. Правда, от дроссельной заслонки решили пока не отказываться: она пригодится в случае неисправности основной системы и для диагностики. В обычном же режиме

Бесступенчатое управление клапанами: 1 – клапан; 2 – дополнительный эксцентриковый вал; 3 – рычаг, задающий ход клапана; 4 – распредвал; 5 – привод клапана.

Детали двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском. У атмосферного мотора на днище поршня только четыре выемки под клапаны, а центральная часть – плоская.



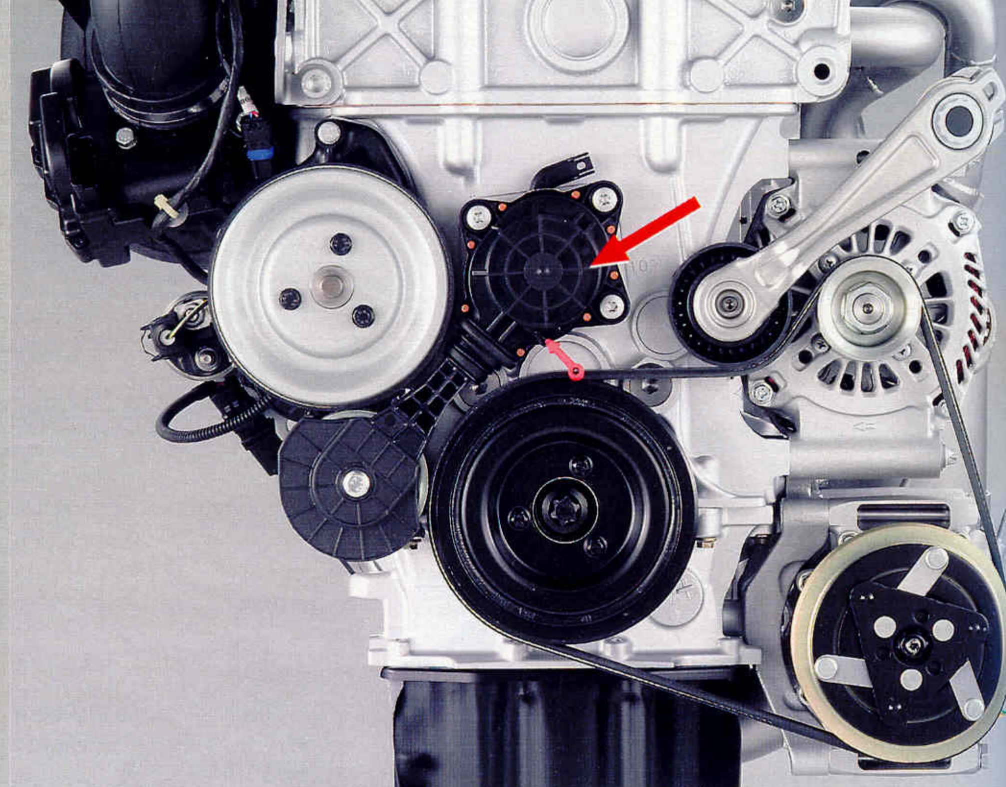


ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ

Модель	BMW–PEUGEOT-CITROEN 85 кВт	105 кВт
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1598	
Степень сжатия	11,0	10,5
Диаметр x ход поршня, мм	77x85,8	
Мощность, кВт/л. с.	85/116	105/143
при об/мин	5700	5500
Крутящий момент, Н·м	160	240
при об/мин	4250	1400–4000

Для лучшей характеристики двигателя каналы турбонагнетателя и выпускного коллектора разделены пополам.

Привод дополнительного шкива (показан стрелкой) подключает водяной насос, когда это необходимо.



электроника просто удерживает ее открытой.

ДИЗЕЛЬНЫЕ ЗАМАШКИ

Отличительная особенность второго мотора – наддув и непосредственный впрыск бензина. Подобным сочетанием пока может похвастать только один серийный двигатель – 2,0 TFSI фирмы «Ауди». У этих агрегатов очень удобная характеристика: кривая крутящего момента в зоне средних оборотов выпрямляется. Поэтому тягой мотор напоминает дизель, при этом не «скисает» вплоть до ограничителя.

Бензин в камеру сгорания подает система, аналогичная дизельной «коммон рейл». Топливный насос нагнетает давление в общей рампе (правда, по сравнению с дизелями оно намного ниже – 120 бар), от которой к каждому цилиндру проложены магистрали. По команде электронного блока форсунка открывается и впрыскивает порцию топлива в камеру сгорания.

Воздух в цилиндры под давлением до 0,8 бар загоняет турбокомпрессор. Впервые на двигателях с таким объемом применили систему «Твин Скролл» (Twin-Scroll) – выпускной коллектор разделен на две половинки, по которым к турбине поступают отработавшие газы от каждой пары цилиндров. Уже с 1400 об/мин турбонагнетатель начинает эффективно работать, а по характеристике напоминает механический компрессор.

Концерн БМВ и группа «Пежо-Ситроен» по одиночке также разрабатывали моторы, отличавшиеся хорошими показателями, оригинальными решениями, надежностью. Зачем же потребовалось объединять усилия? Новые двигатели стали совершеннее, мощнее и экономичнее предыдущих, а обошлись разработчикам дешевле. В производстве фирмы тоже сэкономят, а нам обещают выигрыш в эксплуатации. Что ж – этот аргумент для покупателей, пожалуй, самый весомый. □

Nissan Azeal представлен на NAIAS в Детройте в 2005 году.

ВСЕ ВПЕРВЫЕ И ВНОВЬ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Покупка первого в жизни автомобиля – событие, как известно, не рядовое. Какой выбрать? Как ни крути, практичные модели на все случаи жизни для молодежи скучны и пресны. Куда привлекательней купе спортивного стиля. По крайней мере, так считают специалисты NDA – американского дизайн-центра «Ниссана», расположенного в Фармингтоне, штат Мичиган, представившие на автосалоне в Детройте свой первый концепт «Ниссан-Ацеаль».

Как и подобает подобному автомобилю, купе выглядит стремительным и агрессивным, в меру сглаженным и в меру граненым и вызывает ассоциации с более мощными и престижными однофамильцами – «Ниссаном-350Z» и «Инфинити-G35». Но «Ацеаль» компактней и, как утверждают, дешевле.

При этом машина вовсе не выглядит «бюджетной», да по сути таковой и не является. Салон, построенный по классической для купе схеме 2+2, отделан в модном нынче индустриальном стиле – матовым полированным металлом. Сиденья – кожаные, к тому же вентилируемые. Крыша, за исключением средней части, – стеклянная. Дизайнеры предусмотрели установку проигрывателя дисков MP3 и навигатора с выдвигающимся дисплеем.

Двигатель на концепте совсем не слабый – 2,5-литровый с турбонаддувом. Коробка передач – механическая шестиступенчатая, дифференциал – самоблокирующийся. Да и 19-дюймовыми колесами конструкторы подчеркивают: это вовсе не дешевая стилизация, а серьезный, действительно динамичный автомобиль. У молодежного «Ниссана», совсем как у «взрослых», есть даже выдвижной спойлер с узкой полоской дублирующего стоп-сигнала.



Интерьер из кожи и металла наверняка понравится молодым покупателям, коим и адресован автомобиль.

Но поскольку первый автомобиль, как правило, единственный, создатели «Ниссана-Ацеаль» постарались сделать его не только эффектным и быстрым, но и практичным. Под передними креслами – вместительные ящики. Сложить можно не только задние

сиденья, но и переднее. Тогда в салон уместятся даже лыжи. На крыше можно установить дуги с зажимами для еще более крупной поклажи, вплоть до велосипеда.

Скорее всего, конструкторы не случайно поминают серийную платформу. Скажем, купе на базе обновленной «Алмеры», ждать которой, видимо, недолго, выглядело бы неплохо да и стоило недорого. Особенно если оснастить его мотором попроще.

Думаю, «Ниссан-Ацеаль» – из тех, наиболее распространенных ныне концептов, которые имеют вполне реальные конвейерные перспективы. Насколько оправдается прогноз, покажет будущее. Возможно, даже не очень далекое. □



Так, по мнению нашего художника, могло бы выглядеть серийное купе на базе «Ниссана-Алмера».

Поджарый, изящный автомобиль с прозрачными панелями крыши выглядит почти готовым к серийному производству.



Это не самое сложное испытание: температура в трубе всего минус 10°C, скорость ветра – 10 км/ч.

«МЕРСЕДЕС» ВМЕСТО ПАРОВОЗА

Показанный в прошлом году в Париже концепт «Мерседес-Бенца» R-класса скоро станет серийным автомобилем. Иначе зачем понадобились грандиозные и дорогие испытания в крупнейшей в мире аэроклиматической трубе? Она расположена в Австрии и предназначена для продувки… целых железнодорожных составов. Гигантский агрегат позволяет создать условия любой климатической зоны, причем температуру можно изменять со скоростью до 10°C в час. Всего семи часов хватит, чтобы перенестись из жарких (+40°C) тропиков в ледяную тундру (-30°C). Да еще заставить испытуемый автомобиль мчаться со скоростью до 300 км/ч... не съезжая с места.

В трехзонной системе «Термотроник» воздух поступает индивидуально к каждому из трех рядов сидений. Так что при желании водитель может потеть, а пассажиры дрожать либо наоборот.

Это, однако, не все. В трубе специальные лампы имитируют палящее южное солнце, форсунки создают тропический ливень, а из брандспойта может вырываться… снежный буран. Неудивительно, что 140-метровое устройство потребляет 15 мегаватт энергии – хватило бы для городка в 3000 жителей!

Новинку подвергли суровым тестам не ради измерения коэффициента C_x – на то у «Мерседеса» есть собственная труба, – а чтобы убедиться в возможностях и выловить слабости «Терматика», отвечающего за микроклимат в салоне. Его объем ни много ни мало 4,5 м^3, притом он отделен от окружающей среды не только глухими стенками, а ветровым стеклом площадью 1,5 м^2 и прозрачным люком – еще 1,2 м^2. В общем, тепло улетучивается легко – хватит ли 10 кВт, выделенных на обогрев, для создания комфортной температуры? Кстати, такой тепловой мощности как раз достаточно для обогрева коттеджа, но ведь его не обдувает ураганный ветер при –20°!

Дизель R320CDI имеет настолько высокий КПД, что тепла охлаждающей жидкости салону не хватает, и конструкторам пришлось добавить 1,7-киловаттный электронагреватель. Не будь такого «ассистента», водитель, пожелавший согреться, заморозил бы мотор.

«Терматик» обрабатывает информацию от девяти температурных датчиков и управляет кондиционером, нагревателем и целой командой вентиляторов. Обороты последних меняются бесступенчато, как и… рабочий объем цилиндра у компрессора кондиционера.

Впрочем, эта система – самая простая для R-класса. Она двухзонная – явно мало для салона с тремя рядами сидений. Поэтому испытывается и трехзонный «Термотроник» – в нем датчиков уже 13, да еще есть сенсор, измеряющий содержание CO и NO_x, так что рядом с чадящим грузовиком доступ ядовитым выхлопам будет надежно перекрыт.

«РОБОКОП» ПО-ФРАНЦУЗСКИ

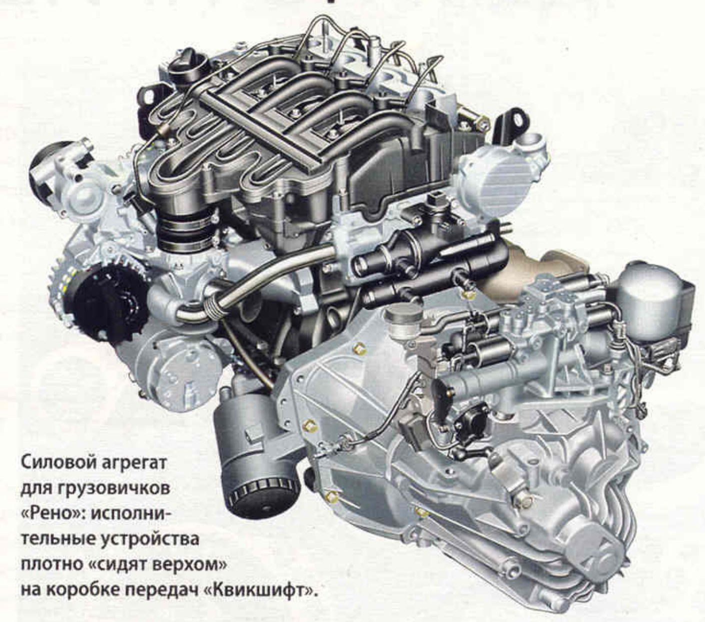
Роботизированная коробка передач пригодилась для коммерческих грузовичков «Рено-Трафик» и «Мастер». Коробка «Квикшифт» (Quickshift) уже прошла обкатку на легковых «Твинго» и «Клио», теперь ее предстоит оценить придирчивым профессионалам. Кстати, водителям тяжелых «траков» такие трансмиссии также не в диковинку.

Напомним: речь идет о комплексе исполнительных механизмов (актуаторов), переключающих передачи и выжимающих сцепление по команде компьютера. При этом серийная механическая шестиступенчатая коробка освобождается от управляющих тяг, идущих обычно к рычагу переключения передач. Роботизированный вариант «на круг» примерно вдвое дешевле классического «автомата».



Рычаг управления напоминает игровой джойстик.

Электронный «мозг» анализирует скорость автомобиля, положение педали акселератора, ускорение, скорость вращения коленвала, температуру двигателя, стиль вождения, профиль дороги (уклон/подъем), массу груза. Вряд ли даже самый опытный профессионал способен точно учесть все эти нюансы. Результат налицо: «Мастер 2.5 dCi» обходится 8,2 л топлива на 100 км, тогда как его аналог с обычной пятиступенчатой коробкой потребляет в среднем 8,9 л.



Силовой агрегат для грузовичков «Рено»: исполнительные устройства плотно «сидят верхом» на коробке передач «Квикшифт».

«Квикшифт» имеет также ручной режим последовательного переключения, но и в нем компьютер следит за действиями водителя, страхуя от грубых ошибок. Кроме того, специальные программы рассчитаны на езду с прицепом и зимнюю дорогу.

На правах рекламы

Колпачки маслосъемные АСМ

Новые технологии и новые разработки

Ремень генератора

НОВЫЕ

www.master-sport.de

НОВЫЙ

AUTOMOBILTECHNIK MASTER sport GERMANY

побеждай вместе с нами

1 место в Национальной гоночной серии России на Кубок Лады (www.ngsa.ru)

- Современная, проверенная в эксплуатации конструкция (не содержит металлических элементов)
- В три раза, по сравнению с обычными колпачками, улучшают съем масла со стержня клапанов двигателя (три съемных кольца) и защищают камеру сгорания от попадания масла
- Обеспечивают безотказную работу независимо от типа используемого моторного масла
- Колпачки маслосъемные MS испытаны в жестких климатических условиях
- Легкий и надежный монтаж - даже при самостоятельной установке в полупрофессиональных условиях

Мы испытали и рекомендуем

Роман Козявин — Артем Козявин

100 000 км гарантии. Безопасны, малорастяжимы исключают необходимость частой регулировки.

Изготовлены из специальной нити с увеличенным диаметром и удвоенным количеством витков.

Использована удвоенная защита из усиленной ткани. Использованы специальные корды, прочные на стирание, стойкие к расширению при взаимодействии с контактируемыми элементами.

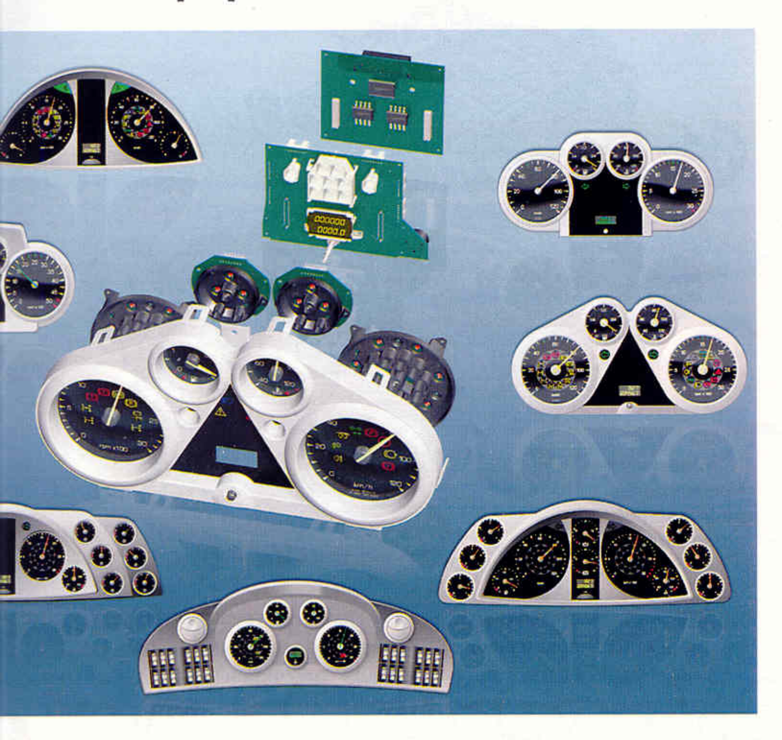
MASTER-SPORT Automobiltechnik (MS) GmbH
Wasserburger Landstr. 133
81827 München Bundesrepublik Deutschland
факс +49 (89) 43 759 900
e-mail: sekretariat@master-sport.de

Эксклюзивный дистрибьютор в России
ООО «Арклоу Плюс», Московская Область, г.Подольск, ул.Лобачева, 23
Тел: (096) 769-58-62, 769-58-51, (916) 564-62-17, (916) 586-26-98
e-mail: info@arklow.ru

Дилеры:
Москва: Автопром-центр ООО, ✆ (095) 105-72-13
Восход-К ООО, ✆ (095) 335-40-10
Азимов Гусейн ЧП, ✆ 8 (903) 774-46-62,
Дождь ООО, ✆ (095) 311-87-86
Глория-Автозип ООО, ✆ (095) 488-67-15
Ось-К ООО, ✆ (095) 311-53-86
ПАСКЕР ЛТД, ✆ (095) 462-00-05
Рикамби ООО, ✆ (095) 258-00-07
Санкт-Петербург: Автотрейд ООО, ✆ (812) 567-81-48
БЭСТ ООО, ✆ (812) 527-18-89
СТС-ПЛЮС ООО, ✆ (812) 320-74-33
Самара: МирАвто ООО, ✆ (8462) 76-99-60
Нижний Новгород: Заречный ТД, ✆ (8312) 50-63-23
Ростов-на-Дону: Росавтопром ООО, ✆ (8632) 20-18-07
Тольятти: Автоподшипник-63 ООО, ✆ (8482) 29-43-07
Челябинск: Вираж ТД, ✆ (3512) 62-13-28
Екатеринбург: ОЛМИ ТК, ✆ (343) 378-10-15
Новосибирск: Автостандарт ООО, ✆ (3832) 53-14-66
Новокузнецк: Гурская Т.В. ЧП, ✆ (3843) 43-26-89
Воронеж: Легис-Авто ООО, ✆ (0732) 20-59-20
Казань: Авто-Стиль ООО, ✆ (8432) 72-02-07
Набережные Челны: Полонский Д. Л. ЧП, ✆ (8552) 70-72-26

Внимание Награда!!!
В связи с появлением подделок предлагаем награду от 500$ до 5000$ за помощь в поимке производителей фальшивок. Информации можно отправлять по e-mail или факсу в адрес фирмы Master Sport. Выплата вознаграждения будет произведена в выгодной для Вас форме

ИДЕМ ПО ПРИБОРАМ



Комбинация приборов постоянно маячит перед глазами водителя, будь то роскошный лимузин или грузовик. Но если для легкового автомобиля допустимы новомодные изыски, то для рабочего места дальнобойщика самое важное – доступность и легкость считывания всей необходимой информации в долгом рейсе. Фирма «Сименс VDO» представила целую гамму комбинаций, отличающихся друг от друга количеством и взаимным расположением аналоговых и цифровых приборов – все-таки XXI век на дворе!

Смысл новации, однако, скрыт от поверхностного взгляда. Суть ее в том, что всего три варианта модулей управляющей электроники позволили создать комбинации с любым количеством приборов и цифровых шкал. Возможно и проецирование показаний на ветровое стекло. Центральным элементом «материнской платы» является, разумеется, 32-битный процессор, соединенный цифровыми шинами с другими системами автомобиля. Дальше – дело техники, вернее, программистов: они могут заставить каждый прибор показывать ту или иную величину в нужной системе единиц. Будь то километры или мили, фунты или килограммы – да что угодно.

Сегодня аналоговые и цифровые приборы объединяет в комбинацию материнская плата с процессором.

А вот внешние контуры комбинации, взаимное расположение шкал отданы на откуп дизайнерам заказчика, то есть автопроизводителя. Они должны достичь соответствия законам эргономики и общему стилевому решению автомобиля. Варианты, когда «Ока» ради унификации примерила приборы «копейки», не рассматриваются: экономить в ущерб оригинальности нынче моветон.

НА ПОСИДЕЛКАХ

Концепты бывают разного масштаба. Порой это автомобиль невообразимых ранее форм, а порой, как в данном случае, всего лишь новое сиденье.

Фирма «Джонсон контролз», один из ведущих поставщиков самых разнообразных комплектующих, представила недавно сразу две разработки на эту тему. «Генус» (внизу) отличает от серийной продукции не только необычный дизайн, но и тонкая легкая основа, гарантирующая выполнение всех требований пассивной безопасности. Кроме того, профиль спинки не только не утомит, но и снимет усталость с позвоночника, а заодно предоставит больше места для ног пассажирам с заднего ряда.

При разработке дизайнеры и инженеры обращались к опыту не только своей, автомобильной отрасли, но и к «смежникам» – от конструкторов офисной мебели до... проектировщиков кресел космических кораблей. Выбранные материалы отвечают новейшим требованиям как по комфортности, так и по экологичности. Конструкторов-компоновщиков порадует освободившийся объем в салоне и уменьшившаяся снаряженная масса.



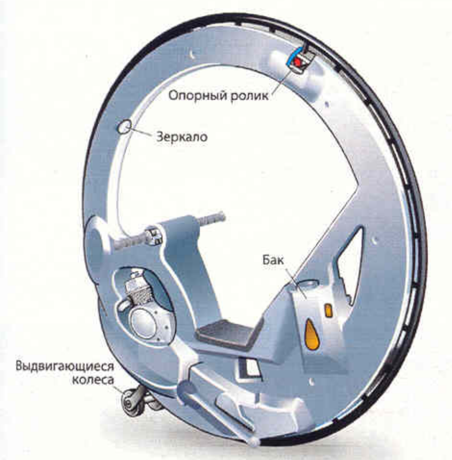


Легким нажатием кнопки сиденье превращается... в ровный пол.

«Фаст Форвард Ситинг» обеспечит удобными местами во втором-третьем рядах пассажиров мини-вэна или вседорожника. Кроме того, и это главное, сиденья сложатся за 10 секунд по мановению... не руки, но кнопки в багажнике или на брелоке сигнализации. Недолгое жужжание приводов – и вот уже перед вами совершенно ровная погрузочная платформа.

ВЕРХОМ НА КОЛЕСЕ

Сколько колес необходимо транспортному средству? Циркачи давно освоили одноколесные велосипеды, но может ли рядовой потребитель оседлать моноцикл – так называют подобные «экипажи»? Да, утверждает создатель серийного «Вилсерфа» (Wheelsurf) Тито Лукас Отт, наладивший выпуск на одноименном бразильском предприятии. Нужно лишь разместить водителя внутри колеса, ниже его центра (этой идее, кстати, уже более 100 лет). Тогда обучение первоначальным навыкам займет не более получаса, а удовольствие от управления таким аппаратом трудно с чем-нибудь сравнить! Цена модели «Иннер V1.0» с 56-кубовым одноцилиндровым моторчиком вполне демократичная – около 2500 долларов. За эти деньги вы сможете разогнаться до максимальных 40 км/ч за 8,2 с, а затормозить на отрезке всего 5 м.



Устройство моноцикла – проще некуда. Самое сложное – автомат, управляющий опорными колесиками.

При этом колесо диаметром 1,7 м со всей начинкой весит лишь 45 кг, а двух литров бензина хватит для пробега в 61 км.

Как же устроено это чудо? Внешний обод катится по неподвижному внутреннему каркасу, опираясь на него через четыре нейлоновых ролика. А моторчик передает крутящий момент с помощью обрезиненного маховика, прижатого к наружному ободу с внутренней стороны. Сцепление заменяет центробежный автомат: прибавили газу рукояткой на «руле» и покатили! Поворачивают, просто наклонив корпус. А что будет, если резко тормознуть? По законам физики моноцикл продолжит катиться вперед, причем… вместе с кувыркающимся внутри седоком. Чтобы этого не произошло, при торможении спереди автоматически выдвигаются два опорных колесика. Так что внутренняя часть моноцикла лишь слегка «клюнет носом». Эти же колесики служат опорой и при парковке, требующей совсем немного места.



Через мгновение моноцикл уберет шасси и покатится вперед на радость седоку.



Весна 1941 года. У завода – кабриолет ГАЗ-11-40, пикап ГАЗ-11-415 и седан ГАЗ-11-73. Скоро многие из новых машин окажутся на фронте.

«НО НА ЭМКЕ ДРАНОЙ И С ОДНИМ НАГАНОМ…»

Сергей Канунников

Летом 1936-го, когда ГАЗ-М1 встал на конвейер, он казался советским шоферам очень современным. От предшественника – ГАЗ-А автомобиль выгодно отличали, в первую очередь, цельнометаллический кузов и двигатель увеличенной мощности.

Внешне «эмка» (так или еще ласковее – «эмочка» называли машину за индекс М – «Молотовец», ГАЗ тогда носил имя В. М. Молотова) очень напоминала «Форд». Однако по конструкции советский автомобиль сильно от него отличался: передняя подвеска на продольных рессорах, а не на поперечной, двигатель не V8, а четырехцилиндровый ГАЗ-М. Агрегат объемом 3,3 л мощностью 50 л.с. при 2800 об/мин – усовершенствованный мотор ГАЗ-А – оснастили новым карбюратором и даже автоматом опережения зажигания. Коробка передач на ГАЗ-М1 была трехступенчатой, а тормоза – механическими. Простая по конструкции машина слыла очень неприхотливой, крепкой, надежной.

На базе «эмки» делали пикап ГАЗ-М415. В 1941-м начали производство ГАЗ-11-73 с иной отделкой кузова, но главное – шестицилиндровым двигателем объемом 3,5 л. Мотор ГАЗ-11, созданный на основе конструкции «Додж-D5», развивал 76 л.с. при 3400 об/мин. После войны версии этого агрегата ставили на ЗИМ (ГАЗ-12), ГАЗ-51, а затем на горьковские грузовики вплоть до… 1980-х! На базе шестицилиндровой «эмки» построили несколько экземпляров кабриолета ГАЗ-11-40.

Думая в первую очередь об армии, спроектировали ГАЗ-61 – вариант ГАЗ-11-73 с тем же двигателем и всеми ведущими колесами. Помимо машин с закрытым кузовом, выпустили несколько полноприводных кабриолетов ГАЗ-61-40 (все – переделанные из ГАЗ-11-40) и около 40 пикапов ГАЗ-61-417. Полноприводные «эмки» (их построили примерно 200) офицеры ценили за отменную проходимость. Шофер А. Бучин, возивший маршала Г. Жукова на самых разных машинах, особенно тепло вспоминал именно ГАЗ-61.

Но основными командирскими автомобилями РККА в начале войны служили обычные ГАЗ-М1, которых на июнь 1941-го в армии насчитыва-

«Эмки» отличали надежность, неприхотливость, выносливость. Благодаря этому многие машины дошли до Берлина. Корреспондент «Правды» А. Устинов на ГАЗ-М1 в Германии, весна 1945-го.




Полноприводный ГАЗ-61 с 76-сильным шестицилиндровым двигателем славился надежностью и отменной проходимостью. Однако таких выпустили всего около двух сотен.

лось около 10,5 тысячи. Помимо офицерской, машина слыла журналистской. Не случайно К.Симонов, бывший тогда военным корреспондентом, увековечил «эмку» в стихах, строка из которых стала заголовком этого материала.

Массовое производство «эмок» свернули в 1941-м, но в небольших количествах машины собирали до конца войны, а возможно, и позднее. Всего выпустили около 63 тысяч автомобилей. Некоторые из них работали не одно десятилетие, правда, постепенно обрастая неоригинальными деталями. Сегодня «эмка» в первозданном виде – большая редкость.


Бронеавтомобиль БА-20 и его аналог ФАИ-М выпускали на базе ГАЗ-М1 в 1936–1941 гг. Существовали модификации, приспособленные для езды по железной дороге.

ДЕВУШКА С СОЛЯНОГО ПРОМЫСЛА

Писатель, поэт, драматург Константин Симонов полвойны провел в машине. Автомобили были разные и водители тоже разные. Вместе с ними «ради строчки в газете» фронтовой корреспондент «Красной звезды» продирался на передовую к разведчикам, мчался к артиллеристам, летчикам. Часто под бомбежкой, обстрелом. О многих своих друзьях-водителях он потом рассказал. Об одном (вернее, об одной из них) журнал «За рулем» писал в 1975 году.

В сентябре 1941 года на Южном фронте военкора Симонова на «эмке» возила девушка – Паша Анощенко. До войны она работала на соляном промысле. Оттуда и уехала на директорской «эмке», которую вместе с водительницей взяли с собой отступающие из Крыма наши части.


ПРАСКОВЬЯ АНОЩЕНКО

«Мы сели с Пашей в машину и, пробиваясь по кочковатой, перерезанной рвами и затянутой проволокой земле, поехали на передний край. Через два километра немцы начали стрелять. Мины все гуще ложились впереди нас, дальше начиналось открытое поле. Мы оставили Пашу с машиной в перелеске и пошли пешком. «Дальше ехать нельзя, Паша!» Она недовольно пожала плечами…

И вот что случилось потом…

…Полковые минометы надо было переместить поближе к переднему краю, – пишет Симонов. – Их ждали нескоро. Лошадей поубивало и солдатам нужно было под обстрелом перекатить их вручную.

…И вдруг из-за рощицы выскочила «эмка». Она пролетела сзади нас и скрылась за бугром. В кабине мелькнула белая косынка, сзади, на буксире за машиной, подпрыгивая на кочках – миномет с зарядными ящиками. Это было так неожиданно, что немцы не успели пристреляться, и серия мин обрушилась далеко позади проскочившей по полю машины. По ходу сообщения к нам добрался командир роты.

– Установили миномет. Дивчина-шофер увидела, как ребята его тащат, и говорит, давай подвезу. Ну вот и подвезла, молодец!»

Уже после войны Константин Симонов разыскал свою фронтовую знакомую. Она сама написала ему.

НЕ БУДЕМ СПЕШИТЬ С ВЫВОДАМИ!

Сергей Зиновьев.
Фото: DPPI

Можно ли делать серьезные выводы по итогам одного этапа? Тем более такого «лотерейного», как ралли «Монте-Карло»? У руководства концерна «Пежо» это не вызывало вопросов. Перед стартом следующего этапа чемпионата мира было объявлено, что шеф «львиной» команды Коррадо Провера уходит в отставку.

Связано ли это с конкретными результатами (ни один экипаж «Пежо» в Монте-Карло не попал на подиум), можно лишь гадать. Г-н Провера, отдавший «Пежо» более сорока лет, говорил, что сам скоро уйдет на пенсию. Но, в любом случае, четвертые-пятые места титулованную команду не устраивают – особенно в этом, последнем для нее сезоне.

И на ралли Швеции она возлагала особые надежды. Как-никак, в ее рядах – Маркус Гронхольм, двукратный чемпион, побеждавший здесь трижды, больше, чем кто-либо другой из нынешних заводских пилотов. Эстонец Маркко Мартин тоже не дилетант – третий год в фаворитах. Да и вообще, «Пежо-307» давно пора избавиться от детских болячек и начать побеждать.

Полным фиаско выступление «Пежо» на зимних скандинавских дорогах не назовешь. Маркус, как и обещал, боролся за победу. Лидировал после первого дня (с отрывом 0,2 секунды…) и почти до самого финиша имел на нее шанс, пока не вылетел с трассы. Вместо него на подиум поднялся Маркко – отчасти по воле случая, убравшего с трассы не только Гронхольма, но и Себастьена Лоэба, и шедшего поначалу в группе лидеров итальянца (!) Джанлуиджи Галли, выступавшего на «Лансере». Заняв вто-

Петтер Сольберг ставил перед собой задачу финишировать впереди Себастьена Лоэба, но в итоге добился гораздо большего – победы в ралли Швеции.

Сенсационный лидер чемпионата – Тони Гардемейстер, два подиума в двух гонках.






Ралли Швеции – единственное в чемпионате мира, где всю дистанцию едут на шипах. Маркус Гронхольм уделяет им должное внимание.


«Лансер» в этом году настолько неплох, что даже совсем «незимний» гонщик Джанлуиджи Галли показывал в Швеции хорошие времена.

рое место, эстонец от победителя Петтера Сольберга на «Субару» отстал на целых две минуты. Но второе место для команды с чемпионскими амбициями отнюдь не предел мечтаний.

Обязанности Коррадо Провера поделили между собой директор по связям Берн Шанц и спортивный директор Жан-Пьер Николя, в прошлом выдающийся раллист-штурман. Им предстоит в короткий срок, до лета, устранить отставание от лидеров чемпионата. А раллийное лето, как известно, началось уже в марте на жарком мексиканском этапе. И, помимо «Пежо», ждут не дождутся грунтовых трасс, по иронии судьбы, те самые лидеры.

С самого начала чемпионат-2005 пошел совершенно не так, как ожидалось. Да, Себастьен Лоэб («Ситроен») и Петтер Сольберг («Субару»), коих считают основными претендентами на «золото», выиграли по гонке. Но и по разу сошли с дистанции. Турнирную таблицу возглавили более стабильные Тони Гардемейстер и Маркко Мартин. Если дальше так пойдет, любители долгосрочных прогнозов будут посрамлены. Совсем удивительная ситуация – в зачете команд: по сумме двух гонок лидирует «Форд», а «Пежо» делит второе место с... прошлогодним аутсайдером, «Мицубиси»!

«Я бы не стал спешить с выводами, – сказал действующий чемпион мира Лоэб. – В Швеции нам просто не повезло – вышел из строя мотор. Это очень редкий случай для «Ксары» – автомобиля быстрого и сверхнадежного». Французу вторит экс-чемпион Петтер Сольберг: «Мы победили в Швеции, но это, как ни странно, не показатель. Всем известно, что конек «Импрезы» – неровные, каменистые трассы. Наша истинная сила лучше всего видна на грунтовых дорогах». У Маркко Мартина свое, особое мнение: «Пежо-307» – машина универсальная, хорошо едет по любому покрытию. Моя задача – как можно быстрее научиться использовать все ее возможности. Я уверен, победы не за горами».

И лишь Тони Гардемейстер не обещает ничего особенного: «Я в «Форде» новичок и, признаться, сам не ожидал, что дело примет такой оборот. Сроду не лидировал в чемпионате мира. Ощущение интересное, но, боюсь, это ненадолго». □

Изрядно уступая лидерам, Маркко Мартин, тем не менее, исправно набирает очки. А это тоже неплохая стратегия борьбы за титул.

Параллельная гонка. Пилоты могут отыграть здесь считанные секунды, а для зрителей – динамичное шоу.

ОБМЕН ОПЫТОМ

Сергей Зиновьев. Фото: Вадим Крючков

Сломать легче, чем построить. Вспомним, как единое раллийное пространство – СССР развалилось в одночасье. Лишь лет десять спустя раллисты бывших союзных республик поняли, как много потеряли, не встречаясь друг с другом на трассах.

Лучше всего обстояли дела у северных соседей – Эстонии, Латвии и Литвы. В Прибалтике остались лучшие раллийные дороги – классические грейдеры, напоминающие скандинавские, осталась и лучшая организация ралли. Между прочим, все это время там учреждали какую-то общую гоночную серию – одну на троих. В общем было чему позавидовать.

Ценой непростых переговоров в 2002-м удалось включить латвийское ралли «Курземе» в список этапов чемпионата России. Пусть и разовая акция, но, скорее всего, именно она положила начало заметно большему, чем просто совместный уик-энд. Екатеринбуржец Александр Доросинский в минувшем году стал чемпионом Эстонии, а всего на прибалтийских трассах выступило два десятка наших экипажей.

Ныне в пятиэтапный «Кубок Балтии-2005» вошла лучшая российская гонка – ралли «Пено», которое проходит на западе Тверской области, в краю рыбаков и охотников.

Первым делом заглянем в список участников. Впечатляет – 90 автомобилей! Все наши сильнейшие – здесь, включая Доросинского, который в новом сезоне успел уже выиграть этап чемпионата Эстонии и Кубка Балтии. Далее гости: четыре эстонских экипажа, три латвийских, два украинских. Давненько, давненько не видели мы ни-

Зона заправки (Refuel). По правилам «Пено», наполнять топливные баки можно только на этой специальной площадке.



У Андрея Жигунова гонка «не пошла». Четвертое место для четырехкратного чемпиона страны – неудача.





Действующий чемпион в зачете N4 Сергей Успенский явно рассчитывает сохранить титул. Результат – победа в ралли «Пено».



Прийт Салури на российской гонке чувствовал себя, по его словам, почти как дома.

чего подобного! Причем Алдис Вилцанс из Елгавы и киевлянин Валерий Горбань намерены стартовать на всех этапах чемпионата России.

К международной гонке особые требования – в грязь лицом нельзя ударить. Ралли «Пено» кроилось по европейским лекалам. Многие его элементы для России пока в диковинку. Скажем, бригадам механиков ни к чему мотаться по окрестностям за своими экипажами, как это бывает почти на всех российских ралли. Они коротают время в стационарном парке сервиса со всеми удобствами. Здесь же рядом искусственная трасса для так называемого SSS – super special stage – спринтерской параллельной гонки, столь любимой зрителями.

Жаль, правда, что болельщики (да и представители прессы тоже) никуда больше, кроме как на этот SSS, попасть не могли – почти все остальные ходы к «допам» были надежно перекрыты. Забота о безопасности похвальна, но зрители вправе все же получать более полную картину соревнований.

Битва шла нешуточная. Прийт Салури («Мицубиси-Лансер») выиграл первый спецучасток, серьезно затронув амбиции хозяев. И москвичи Сергей Успенский и Александр Желудов (оба – «Субару-Импреза») засучив рукава принялись за дело. Довольно быстро они оттеснили эстонца на, видимо, его законное третье место. Третьим он в итоге и финишировал. А Доросинский, поначалу второй, пал жертвой неравной борьбы с тверскими сугробами.

Впрочем, нашему успеху удивляться не стоит. Российский раллийный автопарк превосходит соседские и качеством, и количеством. В элитной группе N4, где воюют «лансеры» с «импрезами», около двадцати боеспособных экипажей! Следовательно, и чемпионат наш отнюдь не более легкий, чем эстонский или латвийский. У нас тоже есть чему поучиться. □

На правах рекламы

НАУЧИТЕ СВОЮ МАШИНУ ТОРМОЗИТЬ РАНЬШЕ, ЧЕМ... БЫСТРО ЕЗДИТЬ!

Если Вы водитель, то наверняка цените в тормозных колодках ходимость и «тормозимость». Если - специалист, помимо сказанного, обращаете внимание на прочность соединения фрикционной накладки с опорной пластиной, термостойкость и стабильность фрикционных характеристик. Но знаете ли вы, что уровень всех этих показателей зависит от компонентов, составляющих фрикционную смесь?

Ориентируясь на стандарты самых передовых брэндов, конструкторы «ДАФМИ» совместно с австрийскими и немецкими специалистами создали многокомпонентную фрикционную смесь «F417». Тормозные колодки из этой смеси – назвали их "ДАФМИ-Т7" – **по основным параметрам не уступают,** например, **Ferodo Premier, а стоят 2 раза меньше**. В то же время, что особенно интересно, при многократном торможении с высокой скорости эти изделия «рвут» многих именитых конкурентов, в том числе и колодки для тюнинга. Но и это еще не все.

В производстве «ДАФМИ-Т7» есть одна изюминка: здесь впервые в СНГ применена специфическая добавка «Премикс Т7» из 7 органических компонентов. Что они дают? Одни делают фрикционную часть изделия пористой, другие способствуют отводу тепла во время экстренной остановки. Остальные стабилизируют коэффициент трения и, что не менее важно, снижают шумы при торможении в широком скоростном диапазоне. В конечном итоге **«ДАФМИ-Т7» с легкостью сохраняют стабильность фрикционных свойств при температуре от -40 до +40°С и более.** Это позволяет использовать их как приверженцам быстрой езды, так и специалистам по автотюнингу.



Операция пост-бэкинга, применяемая при изготовлении новинки, обеспечивает окончательное спекание фрикционного материала и тем самым сокращает время его приработки к тормозному диску. Поэтому **«ДАФМИ-Т7» эффективно тормозят уже после 100 км пробега с момента установки.** У обычных изделий на это уходит раз в 5 больше времени.

Оценка колодок проходила в Испытательном центре TUV (Германия) на автомобиле Opel Astra: характеристики изделия соответствуют правилам R90 ЕЭК ООН, требованиям SAE и подтверждены многочисленными стендовыми и дорожными испытаниями.

И последнее. В наши дни быстро ездить любят не только русские и не только на русских машинах. Поэтому **ассортимент "ДАФМИ-Т7" охватывает более 1500 моделей автомобилей** производства стран СНГ, США, Японии и Европы. Сегодня эти тормозные колодки лучшие как для интенсивного городского цикла, так и для горных дорог.

www.dafmi.dp.ua



В гонках N-1600 «хондам» тоже доставалось, но в итоге они положили на лопатки и «ситроены», и «фольксвагены».

НОВЫЙ ПОРЯДОК

Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин

Внешне трековый сезон-2005 не особо отличался от прошлогоднего – те же пилоты и машины, те же трассы и зачетные группы. Зрители в городах и весях, где проходят гонки по льду, возможно, и не уловили никаких изменений – зрелище-то не утратило своих лучших качеств. А вот пилоты разницу ощутили. Во всяком случае большинство из них.

ВЕРШИНА ИЕРАРХИИ

Возглавив комитет трековых гонок, известный в прошлом раллист Игорь Коновалов, можно сказать, все переиначил в этой очень нашенской дисциплине автоспорта. Не побоялся даже понизить в статусе старожилов российского трека – классы «Волга» и А-1600. Для этих машин впервые за многие десятилетия разыгрывался кубок страны, а не чемпионские медали.

На вершину трековой иерархии вознесся класс N-1600 – «почти серийные» иномарки с моторами до 1,6 л на шинах с «дорожными» шипами 1,5 мм. По слухам, АВТОВАЗ готовил к этим баталиям две «Лады-112 купе», но по каким-то причинам не выпустил их на трассу.

На первый взгляд, спортивных автомобилей с подходящими для ледовых гонок характеристиками в стране немало. Раллийные «ситроены-саксо» и все машины кольцевой серии «Туринг-Лайт» с некоторой адаптацией вполне подойдут под трековый регламент. Но вот из четырех проведенных гонок лишь одна шла по классической таблице для 16 участников – традиционная и до сих пор престижная «Все звезды» в подмосковном Раменском.

Собрать всех именитых мастеров не получилось. Минимум треть участников никак не попадала под марку «звезд». И хотя дров наломали почти на «рекордном уровне» (полностью вывели из строя три автомобиля, еще четыре сильно повреждены), сценарий «Всех звезд» оказался без интриги. Орловец Владимир Черевань на «Хонде-Сивик» с большим преимуществом выиграл все шесть заездов.

Обладатели «хонд» в узком кругу поделили между собой и все лавры трехэтапного чемпионата страны – москвич Алексей Дудукало, ижевчанин Сергей Балдыков и тот же Черевань. Из всех владельцев «Саксо» и «VW-Поло» заключительный этап в Татарстане посетил лишь прошлогодний чемпион Александр Сотников. И чемпионат всея Руси в зачете N-1600 на поверку обернулся этаким столичным междусобойчиком. Один лишь Рустем Минниханов представлял не московскую команду.

Одно дело – разбить «восьмерку», совсем другое – «Ситроен». Для Сергея Успенского трековый сезон сложился неудачно – впервые за многие годы.

Несмотря на древние кузова, «волги» каждый год исправно выглядят как новенькие.

10 причин, по которым надо покупать

PICK-UP 4X4 ADMIRAL



ВО-ПЕРВЫХ, мощный и надежный двигатель (аналог TOYOTA 4Y).

ВО-ВТОРЫХ, ездить мы любим лихо, а чем выше машина, тем увереннее себя чувствуешь.

В-ТРЕТЬИХ, какая бы ни была машина, на ней все равно будут пытаться ездить на дачу, охоту или рыбалку.

В-ЧЕТВЕРТЫХ, куда бы ни поехал, всегда найдется, как минимум, три пассажира, которым нужно куда-нибудь, чего-нибудь подбросить.

В-ПЯТЫХ, очень часто для нас автомобиль – средство передвижения ... грузов, которые лучше бы возить не в багажнике и не в салоне автомобиля.

В-ШЕСТЫХ, по нашим дорогам ездить лучше на внедорожниках.

В-СЕДЬМЫХ, хочется, чтобы автомобиль был стильным и комфортабельным.

В-ВОСЬМЫХ, расход топлива по трассе 8,0 л/100км.

В-ДЕВЯТЫХ, дополнительная защита от коррозии.

В-ДЕСЯТЫХ, И ВСЕ ЭТО — ПОЧТИ ДАРОМ.



"АВТОЦЕНТР "ПЕКИНСКИЙ ДЖИП"

630132, Новосибирск, ул. Красноярская, 40
т. (3832) 125-225, ф. (3832) 125-389
www.chinacars.ru

- **Волгоград,** Дон-Авто, (8442) 61-84-61
- **Казань,** Автомобильная компания "Маршал", (8432) 12-60-26
- **Кемерово,** Автоцентр "Адмирал", (3842) 37-98-09
- **Краснодар,** Модус-Авто, (861) 225-15-92
- **Москва,** Николь Моторс, (095) 789-40-80
- **Новокузнецк,** НВК мотор, (3843) 38-33-76
- **Омск,** Омский центр ГАЗ АТО, (3812) 67-40-02
- **Пермь,** Компания "Демидыч", (3422) 16-51-81
- **Пермь,** Тойота-Центр-Пермь, (3422) 20-21-70
- **Ростов-на-Дону,** Компания Автобум, (8632) 43-28-71
- **Санкт-Петербург,** Реванш, (812) 140-73-73
- **Ставрополь,** Автодом Плюс, (8652) 28-28-28
- **Тюмень,** Тюменьгазавтосервис, (3452) 21-25-07
- **Улан-Удэ,** Бурят АВТО, (3012) 42-60-20
- **Уфа,** Автоцентр "Сота-Карт", (3472) 57-55-55
- **Челябинск,** УАЗ-Автотехобслуживание, (3512) 90-02-52



Сегодняшний Кубок «Лады» – битва «восьмерок» с «десятками». Борьба равная – снятые с производства машины отнюдь не уступают топ-модели ВАЗа.



Один из главных героев сезона – Алексей Дудукало. В четырех гонках – два первых и два вторых места.

ПОЧУВСТВУЙ РАЗНИЦУ

В провинции пока мало спортсменов, способных выложить $30 тыс. за боевую машину. Куда больше тех, для кого посильна сумма 8–12 тысяч. В эту ценовую нишу попадают и архаичные «волги», и «восьмерки» класса А-1600, и тем более автомобили, представленные в Кубке «Лады».

«Волги» живут своим миром, и их состязания справедливее называть открытым первенством Нижнего Новгорода. Отсюда ежегодно поставляют на лед полтора десятка «барж», да еще живы небольшие кланы «волгарей» в Москве, Самаре, Перми, Пензе – вот и все.

География трековых «восьмерок» куда шире – от Смоленска до Иркутска. Кубок в классе А-1600 начинается с зональных соревнований – из тридцати страждущих лишь дюжина достойных попадает в финал. По сложившейся традиции его поочередно проводят «восток» и «запад». Нынче была очередь последнего, и на своем поле в Усадах (близ Казани) он победил сибиряков нокаутом: казанцы Роман Васильев, Сергей Доронкин и курганец Вячеслав Летунов заняли весь пьедестал.

Некогда правители зимнего овала, тольяттинцы, утратили былой пыл. Чтобы как-то поддержать «честь марки», пару лет назад начали розыгрыш трекового Кубка «Лады». В нем «танцуют» все – и «восьмерки», и «десятки». Подготовлены они на заводе по требованиям, весьма близким к серийным машинам. В этом году первый этап Кубка «Лады» в Самаре привлек столько зрителей, что пришлось спешно допечатывать входные билеты. Второй этап, в Раменском, подарил сенсацию – победителем стал 16-летний (!) зеленоградец Михаил Тягунов на «восьмерке». Подумать только: парню еще два года нельзя ездить по дорогам общего пользования.

По сумме же этапов кубок достался главному фавориту – многократному чемпиону Алексею Иванову (ВАЗ-2112-37). Не так давно он на «восьмерке» пытался бодаться с «опелями» в классе «Супер-Шипы». Такой зачетной группы нынче нет – очень уж дороги 200-сильные болиды с уникальной инженерной начинкой.

Что же получилось в итоге? Трековые гонки двинулись по проторенной уже колее удешевления: с прошлого года в российском ралли вне закона автомобили WRC, на «кольце» почили в бозе формула 3 и «Супертуризм». Вот только не стал бы сравнительно недорогой класс N-1600 обременителен и ледовикам. Ведь трековые гонки – это всегда большой расход запчастей и связанные с этим траты. В то же время негоже в XXI веке держаться только за «зубило»… □

На правах рекламы



мазь и свечи

БЫСТРОЕ РЕШЕНИЕ НАБОЛЕВШИХ ПРОБЛЕМ

в лечении геморроя



Hemofarm
Хемофарм концерн А.Д.
Представительство в Москве:
ул. Трифоновская, д. 45Б
http://www.hemofarm.ru

Гепатромбин Г содержит оптимально эффективный 3-компонентный состав который поможет Вам быстро избавиться от всех основных проявлений геморроя: боли, зуда, кровотечения.

Гепатромбин Г безопасен в применении. Отпускается в аптеках без рецепта врача.

РУ П № 015945/01 от 19.10.2004 г. РУ П № 015945/02 от 19.10.2004 г.

Спрашивайте в аптеках города

ПРОСТУШКА СТАЛА ДАМОЙ

Петр Максимов. Фото: Константин Якубов

Который год «Дэу-Нексия» – одна из самых продаваемых в России иномарок. Неудивительно. В известном смысле узбекский седан – единственный в своем роде: он надежнее, практичнее отечественных конкурентов и при том доступен достаточно широкому кругу покупателей. Есть и минус – «Нексия» примелькалась. Многие воспринимают ее как этакую простушку без каких-либо претензий. Отсюда и желание сделать из нее даму, приятную во всех отношениях. Как всегда, тюнинг тут как тут…

И ВКУСНО, И ПОЛЕЗНО

Принято считать, что владельцы «нексий» редко подвергают свои машины механическим переделкам. Как правило, они стараются выделить свою ласточку из стаи ей подобных путем косметических доработок. Наш случай – не из этих.

Представленная здесь машина с 16-клапанным двигателем в комплектации GL. У нее нет утяжеляющих конструкцию электроприводов, гидроусилителя рулевого управления и прочих атрибутов в исполнении GLX. При покупке хозяин исходил из принципа: максимум мощности, минимум веса. Чуть позже дополнил эту основу «чипом» «Бош» с нестандартной программой управления и настроенной выпускной системой с прямоточным глушителем и таким образом поднял мощность двигателя с 90 до 105 л.с.

DAEWOO NEXIA DOHC GL

■ **Кузов:** седан; количество дверей – 4; количество мест – 5; оборудован нестандартной решеткой радиатора; защитой фар, аэродинамическим комплектом.

■ **Двигатель:** Daewoo DOHC, 1,5 л, 78 кВт/105 л.с.; контроллер управления «Бош», настроенная система выпуска с выпускным коллектором, резонатором и глушителем Asso.

■ **Подвеска:** нестандартные задние пружины увеличенной длины.

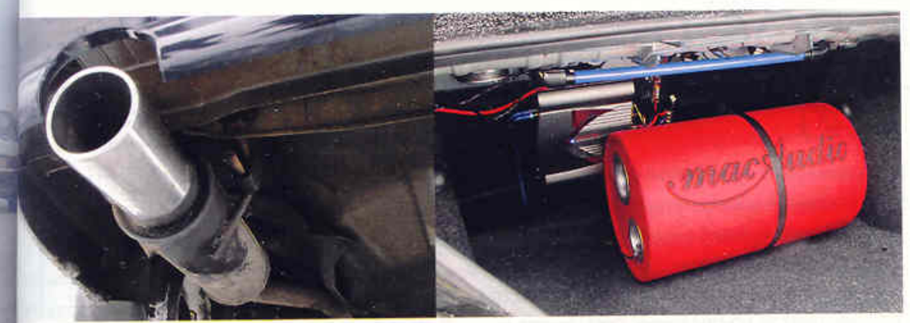
■ **Колеса:** диски Zepp – 6,5jx14, шины Kumho (лето) и Toyo (зима) размерностью 185/65R14.

■ **Оборудование:** руль Isotta, накладки на педали, аудиосистема MP3 JVC с динамиками DLS, сабвуфером Macaudio, неоновой подсветкой багажного отделения.

■ **Цена:** $14 500, в том числе доработок – $3000, аудиосистемы – $2500.



Итальянский руль, конечно, оживляет интерьер, но все же в салоне «Нексии» выглядит чужим элементом.



Прямоточный глушитель Asso. Необходимость или дань моде?

Мощная «музыка» весит немало, а если еще и груз добавить…

Знакомились с доработанным автомобилем, имея под рукой точно такую же «Нексию» в обычной заводской комплектации. Сравнение показало, что тюнинговый вариант мотора «на низах» заметно веселее. На высоких оборотах тоже разница, но не столь значительная.

Итак, разгон машины стал резвее. Теперь можно двигаться дальше. Напасть, которая преследует всех владельцев «Нексии», – это задние пружины. От больших нагрузок они сильно проседают, а нередко и ломаются. Недуг пытаются устранить разными способами: кто приспосабливает пружины от «Эсперо», а кто проставки «внедряет». Владелец нашей «Нексии» решил не идти проторенными путями, а поставил оригинальные изделия, изначально предназначенные для этой модели. Производитель неизвестен, но пружины покупались в фирменном магазине запчастей. И что же? Управляемость и плавность хода практически не пострадали, но багажник теперь можно загружать от души. Несмотря на то что новые пружины на 8 (!) см длиннее штатных, корма приподнялась не очень заметно.

ВЫГЛЯДЕТЬ ИЛИ ЗВУЧАТЬ?

К форме хозяин подошел не столь взыскательно, как к содержанию. И тем не менее внешне машина выделяется новой решеткой радиатора и защитой фар. Спортивный антураж придают 14-дюймовые диски белого цвета с покрышками 185/65R14 и выхлопная труба размером с гранатомет. А как звучит этот «ствол»!

В унылый серый салон автомобиля удалось добавить красок, всего-то поставив блестящие спортивные накладки на педали и руль «Исотта» с синим ободом. Гвоздем же тюнинговой программы интерьера стала аудиосистема на компонентах DLS и JVC. Мощный чистый звук – удовольствие не из дешевых: «меломанские» амбиции обошлись владельцу в $2500.

Добавим, что хозяину «дэушки», который при покупке «Нексии» не строил никаких далеко идущих планов, процесс доводки понравился. Теперь его одолел тюнинговый зуд и планов громадье. Остается гадать, сделает ли их реализация приятную во всех отношениях даму еще приятней. Пожалуй, и нынешнего объема переделок вполне достаточно. □





ВЕЧНАЯ МОЛОДОСТЬ ДОЛГОЖИТЕЛЕЙ



В подмосковных Бронницах стартовал чемпионат России по кроссу на грузовиках. Спортивное долголетие людей и машин здесь не перестает поражать. «Газоны» с индексом 51 сняты с производства в прошлом веке, однако на гоночных трассах по-прежнему показывают недюжинную прыть. Откуда только запчасти берутся? Да и фавориты на протяжении десятилетий почти не меняются – продолжают борьбу за титулы.

В трех из четырех финалов победили действующие чемпионы страны: москвич Сергей Сафонов (ЗИЛ-130), арзамасец Сергей Кротов (ГАЗ-53) и Евгений Ужегов (УАЗ) из Сызрани. В зачете старичков ГАЗ-51, 52 отличился Сергей Сорокин (Рязань).

ВСЕГО-ТО 2 МИЛЛИОНА



В Москве с рабочим визитом побывал Ричард Дорфман, коммерческий директор новой гоночной серии A1 Grand Prix. Этот необычный турнир задумал и реализует шейх Мактум аль Мактум из королевской семьи эмирата Дубай. Отличие от всех других заключается в том, что соревнуются не болиды и даже не пилоты, а национальные команды стран.

Одинаковые автомобили – шасси «Лола» с 520-сильным двигателем V8 – предоставляет организатор. Он же занимается обслуживанием и транспортировкой на протяжении всего сезона, который начинается осенью и финиширует весной. Этапы намечены в Европе и Африке, Бразилии и Китае, США и Австралии. Чемпионат получил полное одобрение ФИА.

По словам господина Дорфмана, к сентябрьскому старту готовы уже 14 национальных команд. Машины приобрели не только гоночные державы, но и весьма далекие от автогонок – например, Пакистан и Египет. России устроители A1 тоже привезли официальное предложение. Дело за малым: полная аренда автомобиля на сезон – $2 млн.

ОШЕРСЛЕБЕН ЗАМЕНИТ МОСКВУ



Организаторы чемпионата DTM объявили, что московский этап немецкой гоночной серии, запланированный на 26 июня, не состоится. «Российская сторона не успевает подготовить трассу, соответствующую всем нормам безопасности, – сообщил директор DTM Ганс Вернер. – Речь теперь может идти только о сезоне-2006».

Весьма сомнительно, что столичные власти и к новому сроку соорудят на Воробьевых горах современный автодром. Это требует слишком больших затрат. А о расторопности наших властей, когда речь идет об автоспорте, лучше всего говорят проекты Гран-при формулы 1: многочисленные намерения и обещания ни во что не воплотились.

Дату 26 июня в календаре DTM заняла гонка на немецкой трассе в Ошерслебене.

КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

13–14 мая чемпионат России, Мячково (Московская обл.)

РАЛЛИ

29–30 апреля Кубок России, «Жемчужина Черноморья», Туапсе
20–21 мая Кубок России, «Сестрорецк» (Ленинградская обл.)

КРОСС

11–12 Кубок России (грузовики), Энгельс
7–9 мая чемпионат России (грузовики), Рязань
14–15 мая чемпионат России (легковые, багги), Казань

4x4

3 апреля Кубок России по трофи-рейдам, Сочи
9 апреля Кубок России по джип-спринту, Видное (Моск. обл.)
20–24 апреля чемпионат России по ралли-рейдам, Астрахань
30 апреля Кубок России по джип-триалу, Лотошино (Моск. обл.)
4–9 мая чемпионат России по трофи-рейдам, Тосно

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

2-й этап, ралли Швеции

1. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза») – **3:00.52;**
2. **М. Мартин** (Эстония, «Пежо-307») – **2.11;**
3. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Форд-Фокус») – **3.14;**
4. **Х. Рованпера** (Финляндия, «Мицубиси-Лансер») – **3.26;**
5. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Форд-Фокус») – **3.29;**
6. **Д. Карлссон** (Швеция, «Пежо-307») – **3.42;**
7. **Дж. Галли** (Италия, «Мицубиси-Лансер») – **4.04;**
8. **Р. Креста** (Чехия, «Форд-Фокус») – **4.39.**

После 2 этапов

Пилоты: 1. **Т. Гардемейстер** – 14;
2. **М. Мартин** – 13;
3–4. **С. Лоэб, П. Сольберг** – по 10;
5. **Х. Рованпера** – 7;
6. **Ж. Паницци** – 6.
Команды: 1. **«Форд»** – 20;
2–3. **«Пежо», «Мицубиси»** – по 17;
4. **«Ситроен»** – 11;
5. **«Субару»** – 10;
6. **«Шкода»** – 3.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

1-й этап, ралли «Пено»

1. **С. Успенский** (Москва, «Субару-Импреза») – **1:30.31;**
2. **А. Желудов** (Москва, «Субару-Импреза») – **0.16;**
3. **П. Салури** (Тарту, «Мицубиси-Лансер») – **0.54;**
4. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер») – **1.03;**
5. **Р. Федик** (Тольятти, «Мицубиси-Лансер») – **1.48;**
6. **Е. Аксаков** (Москва, «Субару-Импреза») – **2.12.**

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ, ЗАЧЕТ N-1600

1. **А. Дудукало** (Москва, «Хонда-Сивик») – **35;**
2. **С. Балдыков** (Ижевск, «Хонда-Сивик») – **32;**
3. **В. Черевань** (Орел, «Хонда-Сивик») – **32;**
4. **А. Сотников** (Курск, «Ситроен-Саксо») – **25;**
5. **Р. Минниханов** (Казань, «Хонда-Сивик») – **15;**
6. **Л. Фридман** (Москва, «Хонда-Сивик») – **14.**

КУБОК РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

Зачет А-1600

1. **Р. Васильев** (Казань);
2. **С. Доронкин** (Казань);
3. **В. Летунов** (Курган).

Зачет «Лада»

1. **А. Иванов** (Тольятти) – **32;**
2. **М. Тягунов** (Зеленоград) – **28;**
3–4. **И. Филиппов, Д. Проскурин** (оба – Тольятти) – **по 25.**

На правах рекламы

ОРАНЖЕВЫЕ ВНЕДОРОЖНИКИ

Михаил Ирзак

Вот-вот начнется дачный сезон, и мы опять столкнемся с проблемой, как и чем косить разросшуюся траву на приусадебном участке. Конечно, на рынке представлен широчайший ассортимент газонокосилок, однако существует одно «но». Если площадь вашего участка достаточно велика – толкать перед собой газонокосилку будет достаточно утомительно. Требовательные частники Европы и Прибалтики все чаще останавливают свой выбор на миниатюрных «внедорожниках» – садовых тракторах и райдерах. Эти многофункциональные машины позволяют не только эффективно ухаживать за вашим участком, но и получить удовольствие от вождения послушной и маневренной техники.

Скорость движения трактора и райдера при кошении больше скорости идущего человека, кроме того, существенно больше и ширина скашивания травы. Многие модели могут использовать различные виды кошения (выброс травы в сторону, сбор в короб и измельчение). Райдер – это уникальная разработка шведской компании *Husqvarna*. В отличие от трактора, где режущий аппарат расположен между передними и задними колесами, у райдера режущий аппарат располагается спереди. Это существенно повышает качество стрижки, так как райдер скашивает траву, не примятую передними колесами. Райдеры более маневренны, могут окашивать траву вокруг деревьев, под кустарником и в углах газонов, обзор при работе значительно лучше, чем при работе на тракторе. Поворот осуществляют задние колеса, что обеспечивает радиус поворота машины в пределах 20 см, то есть, если необходимо подстричь траву вокруг дерева диаметром 20-30 см, после райдера никакие другие инструменты не понадобятся. Передача движения от двигателя идет через гидротрансмиссию, это очень похоже на автоматическую коробку передач у автомобиля, что делает управление предельно простым. В следующем году компания Husqvarna обещает превратить свою садовую технику в настоящий «джип», представив на российском рынке полноприводные райдеры AWD.

Райдер Husqvarna

Однако если вы пока не готовы потратить на технику по уходу за газоном порядка 180 000 рублей (именно столько стоит модель райдера *Husqvarna 15-V2*), компания *Husqvarna* предлагает многофункциональные садовые тракторы. Многие тракторы могут, как и райдер, использовать систему измельчения травы – *BioClip*. За счет специальной конструкции режущего



Садовый трактор Husqvarna

агрегата срезанная трава многократно измельчается и, попав на газон, становится удобрением. Данная система позволяет повысить содержание гумуса в почве, при этом отпадает необходимость компостировать скошенную траву.

Не стоит думать, что трактор и райдер можно использовать только для кошения травы. Широкий ассортимент навесного и прицепного оборудования позволит «оранжевым внедорожникам» работать на вашем участке круглый год. Летом вы без особых проблем сможете убрать мусор, использовать прицеп и разбрасыватель удобрений, подборщик мха и многие другие полезные аксессуары. Зимой снежные цепи и снегоотвал помогут вам расчистить снег на участке.

Представители компании сообщили, что розничная цена трактора *Husqvarna LT-151* составит 74 000 руб., цена райдера *Husqvarna 15-V2* - 180 000 руб. Кроме того, в рамках кампании «Весна-лето 2005» дилеры этой шведской компании обещали снабдить всех покупателей указанных моделей бесплатным прицепом.

Модель	Rider 15-V2	Трактор LT-151
Размеры, см		
Ширина	90 см	112 см
Высота	106 см	92 см
Длина	200 см	170 см
Масса	222 кг	185 кг
Двигатель		
Производитель	Kawasaki	Kohler
Мощность	15 л.с.	15 л.с.
Смазка	Под давлением	
Генератор	13 А	15 А
Емкость акк.	24 А/ч	35 А/ч
Объем топлив. бака	7 л	4.8 л
Трансмиссия	Гидростат.	Ручная
Скорость вперед, мин-макс	0-10 км/ч	0-6,7 км/ч
Скорость назад, мин-макс	0-6 км/ч	1,8 км/ч
Размер шин	16,5/60-8	15x6-6"
Колесная база	86 см	119 см
Режущее оборудование		
Ширина стрижки	90-112 см	92 см
Высота стрижки	40-90 мм	25-89 мм
Ступени стрижки	9	6
Ножи, тип	2-3	2
Розничная цена руб. (вкл. НДС)	74 000	180 000

Информацию о полном спектре оборудования Husqvarna вы можете получить по адресу: **www.ru.husqvarna.com**



КУПЕ – НА ГОНОЧНЫХ ТРАССАХ

Вадим Никишев.Фото: Сергей Мишин, Юрий Тюрин

С тех пор, как на наши гоночные трассы впервые вышел переднеприводный ВАЗ-2108, минуло без малого двадцать лет. «Восьмерка» зарекомендовала себя настоящим спортивным автомобилем, она принесла победы и титулы многим известным гонщикам. Но с появлением «десятого» семейства АВТОВАЗ начал активно продвигать свои новые седаны и хэтчбеки в разные дисциплины автоспорта.

СМЕНА СМЕНЕ ИДЕТ

Впрочем, доработанные в соответствии со спортивными требованиями модификации «десятки» во многом проигрывали старой доброй «восьмерке». И прежде всего по причине большей массы и меньшей жесткости четырех- или пятидверного кузова на кручение.

Так продолжалось до тех пор, пока «десятую» гамму не пополнили трехдверным кузовом хэтчбек (сами вазовцы почему-то предпочитают называть его купе). Работы начали три года назад, тогда же появились первые образцы гражданского ВАЗ-21123 с 16-клапанным мотором 1,5 л. Чуть позже проект поддержало руководство завода, и очередная версия купе обрела новый облик с капотом и бамперами от «Лады-110Т». Добавим еще двигатели рабочим объемом 1,6 и 1,8 литра, измененную ходовую часть и индекс ВАЗ-21128.

Года два назад в повестку дня встали и спортивные модификации трехдверки. В минувшем сезоне они уже засветились на кольце в классе «Туринг Лайт» и в раллийной группе Р10.

В нынешнем году началось мелкосерийное производство гоночной «Лады-112 купе». Первым дебютом новинки стали «Рождественские синхронные гонки». По словам главного конструктора ВАЗа Владимира Губы, такие машины уже в продаже. А это значит, что с незначительными изменениями (под тот или иной вид автоспорта) «Лада-112 купе» вскоре выйдет на трассы российских чемпионатов, кубков, традиционных состязаний.


Мощная защита оберегает двигатель!


Гоночному купе обивки не нужны.


Увеличенный ресивер переместился вперед.

ДО СОТНИ ЗА 7,5 СЕКУНДЫ

Точнее (по данным производителя), даже еще меньше. При этом максимальная скорость в диапазоне 165–185 км/ч – в зависимости от главной пары и размера колес. Неплохих динамических показателей достигли, форсировав 16-клапанный 1,6-литровый двигатель до 140 л. с. при 7250 об/мин. Максимальный крутящий момент составляет 155 Н·м при 5500 об/мин. Эти показатели получены относительно малой кровью: модернизируя мотор, использовали кованые поршни, измененные шатуны, распредвал с доработанным профилем кулачков и оригинальный ресивер. Впрочем, есть у такого способа форсировки и недочеты.

Скажем, спортивную омологацию на эту машину для ралли можно оформить только для группы Р – ряд особенностей пока не позволяет продвинуть ее в более престижный класс N2. То же касается и «кольца»: регламент класса «Туринг Лайт» весьма жестко ограничивает форсировку игрой с кривошипно-шатунным механизмом и системой впуска. Хотя не исключено, что в регламент будут внесены изменения (например, допустили же к участию автомобили с коваными поршнями – у «Ситроена-Саксо» они ставятся серийно!). И это болельщики будут только приветствовать – ведь в соревнованиях тогда примут участие отечественные болиды, составив компанию иномаркам.

В паре с мощным мотором на спортивном купе работает коробка передач со стандартным картером, но оригинальной начинкой. Здесь изменен набор шестерен (используется так называемый седьмой ряд), а передаточное отношение главной передачи – 4,5. Вместо традиционного дифференциала применен дисковый повышенного трения.

Изменения коснулись и механизма переключения передач. При задействовании «восьмого» механизма добились укороченных ходов. Не меньшие требования предъявляются и к приводам ведущих колес. Стандартные недостаточно надежны, поэтому на спортивной модификации стоят усиленные.

С ВАЗ-21106 на боевое купе перекочевал подрамник, на котором смонтирован силовой агрегат. К нему же крепятся нижние треугольные рычаги передней подвески. Задача гасить колебания возложена на газонаполненные амортизаторы «Плаза»: спереди они выполнены сварными диаметром 45 мм. С кузовом стойки связаны через опоры «Асоми» повышенной жесткости, а сами «чашки» соединены между собой распоркой.

Изменениям подверглась и тормозная система. Для кольцевых гонок, где тормозная динамика и, соответственно, термонагруженность механизмов существенно выше, разработан вариант с передними дисковыми тормозами на 15 дюймов и суппортами от «Волги» ГАЗ-3110 и задними – также дисковыми – на базе ВАЗ-2108.



Рабочее место пилота. Рядом с сиденьем – делитель тормозных сил.



Силовой агрегат смонтирован на подрамнике.



Рычаги подвески – треугольные.

Комплекс доработок шасси – измененные углы установки управляемых колес, шины с широким профилем – неизбежно повышает усилие на руле, что требует от пилота значительного напряжения. С учетом этого на спортивном купе предусмотрели усилитель, причем весьма необычный. Гражданская модификация ВАЗ-21128 оснащается «гидравликой» ZF, здесь же предпочли электромеханику, но не ту, что устанавливают на серийную «Калину», а безредукторный вариант, где рулевой вал играет роль ротора в электродвигателе. Трудность, с которой столкнулись отечественные разработчики подобных электроусилителей, – относительно низкий компенсирующий момент конструкции. С учетом этого «Калину» комплектуют более мощным усилителем, а вот для гонщиков, и так не избалованных легким рулем, безредукторный усилитель вполне приемлем, в том числе и благодаря высокой «прозрачности» (читай – лучшей чувствительности рулевого управления).

ТЕРНИИ И ЗВЕЗДЫ

Конечно, сейчас рано говорить о грядущем триумфе трехдверного купе в спортивных баталиях. Автомобиль ждут доводочные работы и настройка: по мнению, например, участников ледовых гонок, для скользкого покрытия характеристики двигателя неоптимальны, есть претензии и к работе амортизаторов в зимних условиях.

Однако сам факт, что АВТОВАЗ смог наконец-то представить спортивный автомобиль более современный, нежели старушка «восьмерка», уже радует. Для молодых спортсменов, ограниченных в средствах, появилась перспектива достойно войти и в «кольцо», и в ралли. □



ВСТРЕЧАЕМ «ВСЕМИРНУЮ ФОРМУЛУ»

Вадим Крючков. Фото автора

В гоночной среде часто услышишь: автоспорт не просто дорого, а очень дорого. Трудно не согласиться. Даже такой, казалось бы, доступный вид соревнований, как картинг, – эта первая школа пилотов – мало кому по карману. Участие в многоэтапном чемпионате страны требует расходов с пятизначными цифрами!

Прокатный картинг? Конечно, на безрыбье и рак – рыба. Относительно низкие цены превратили этот, по сути, аттракцион в гонки. Но и здесь не без проблем – настоящего профессионала на примитивной технике не вырастить.

И вот радостное известие для страждущих: в Россию приходит новый класс картинга, который обещает стать доступным.

ФОРМУЛА РАВНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Не так давно комитет по картингу Международной автомобильной федерации дал старт проекту World Formula («Всемирная формула»). Привлекательность нового класса – в единых для всего мира технических требованиях, едином стандарте состязаний и посильных для пилотов разных стран ценах. Отсюда и многообещающая перспектива «всемирной» – она должна дать шанс спортсменам развивающихся государств проводить зональные чемпионаты и на равных соперничать с богатыми европейцами.

Тележки WF – это недорогие, но по-настоящему спортивные шасси с силовым агрегатом без коробки передач – некий мостик между прокатным и профессиональным картингом. Стандарты их изготовления весьма просты – производство рам, колес, покрышек, пластиковых элементов (их называют кузовом) можно наладить, считай, в любой стране. Для снижения стоимости запрещено использовать титан, магний и композитные материалы. Но самое главное здесь – четырехтактный одноцилиндровый двигатель воздушного или водяного охлаждения рабочим объемом 200 см³, для которого (редчайший случай) в технических требованиях оговариваются не только параметры, но и его розничная цена! Она не должна превышать $1000.

ДОГОНЯТЬ НЕ ПРИДЕТСЯ

В кои-то веки мы не отстали от зарубежных коллег. В минувшем году при поддержке Национальной ассоциации картинга продвижением нового класса в стране занялась фирма «Формула Норд Вест». Российский вариант «всемирной» представляет собой чешское шасси MS Kart с вполне элегантным кузовом, гидравлическими тормозами и рулем, обшитым замшей. Двигатель Briggs & Stratton – американского производства. Кстати, он пока единственный, одобренный Международной автомобильной федерацией для WF. Его мощность – 15 л. с. при 8000 об/мин, а масса – 12 кг. Охлаждение воздушное, карбюратор, сцепление «сухое». Помимо привычной веревки для ручного пуска, есть еще и электростартер. Но самое отрадное: все это добро не надо приобретать в собственность.

Сейчас российская «мировая формула» – класс арендный. Заплатил – и участвуй в тренировках, отдельных гонках или многоэтапных состязаниях. Из «капвложений» – лишь затраты на амуницию. Конкретные цифры? Пожалуйста.

Любители не давали расслабиться даже самому Алексею Васильеву.



И куда только не набивается снег в ходе заезда.



Тренировка продолжительностью 10 минут в январе – марте стоила 500 рублей (сопоставимо с расценками на прокатный картинг), а полный гоночный день – 3000.

НАЦИОНАЛЬНАЯ ЗАБАВА

Январь–март? Здесь нет никакой ошибки – первые состязания в новом классе стартовали зимой на подмосковном картодроме «Лидер». За рубежом такого нет – на покрышках без шипов по снегу и льду, да еще и на открытой всем ветрам тележке. Чисто российское развлечение. А что делать, при нашем-то климате межсезонье может растянуться на полгода. Такие простои истинный спортсмен не может себе позволить. Кто же оказался в числе гонщиков, рискнувших сразиться за призы семиэтапного зимнего Кубка «всемирной формулы»? Прежде всего, любители, пришедшие в WF из прокатного картинга. И самое любопытное: они не были статистами на фоне именитых пилотов. Не раз и не два любители давали бой мастерам и выигрывали этапы. А конкурировать им приходилось с такими «профи», как Виктор Шайтар, Дэвид Маркозов, Виктор Антонов, Юрий Байбородов и даже с гонщиком года Алексеем Васильевым. Да-да, именитых кольцевиков тоже заинтересовал новый класс – на наших гонках «всемирной» они исправно выступали. Были и зарубежные гости – из Белоруссии и с Украины. У них те же проблемы: нет доступного класса, где можно помериться силами с серьезными соперниками. Поэтому, узнав о российских состязаниях, поспешили к нам.

Как хочется верить, что в России появился класс, имеющий шанс стать базой для развития картинга в частности и автоспорта в целом. Помечтаем о том, что не через сто лет, а гораздо быстрее современное и недорогое шасси вытеснит самоделки с мотоциклетными моторами. Впрочем, не станем забегать вперед, раздавать авансы. Подождем, пока стартует летний сезон «всемирной формулы» – сухого асфальта ждать осталось недолго. □

Вереница «всемирных» готова к старту.



Старт на скользком покрытии – оторваться от преследователей не просто.





«СТРАНА ГЛУХИХ»

Максим Приходько.
Фото: Александр Батыру

В ноябре 2004 года Министерство здравоохранения и социального развития утвердило «Порядок оказания скорой медицинской помощи», с 1 января этого года он вступил в силу. Очень, кстати, полезный и своевременный документ! К примеру, его пункт 18 звучит так: «Подстанции скорой медицинской помощи организуются с расчетом 20-минутной транспортной доступности». Отлично! Есть в этом «Порядке» еще один пункт, который – увы! – может коснуться каждого из нас – «Осуществление своевременной транспортировки больных, нуждающихся в экстренной стационарной помощи».

Своевременной. Очень актуально! Но вот возможно ли это в столице, с ее напряженными транспортными потоками, вечными пробками и – зачастую! – хамоватыми водителями? Это мы и решили проверить на практике, для чего на несколько часов влились в экипаж «скорой» Центральной московской подстанции, бригады 38/1. Для помощи нам был придан экипаж 6-го отдела ДПС ГИБДД Москвы.

Стартуем от известной всем клиники им. Склифосовского светлым днем. До часа пик еще далеко, пробок и природных катаклизмов нет, но движение плотное.

ЕДЕТ «СКОРАЯ» НА ВЫЗОВ...

Фельдшер Наталья устало интересуется: «Что, будете писать про то, как нас подрезают, не пропускают, как хамят? Да каждый день выезжаем, как на войну. Ночью, кстати, не легче». Ей вторит водитель Александр: «Я на «скорой» больше 15 лет, так последние три-четыре года нас вообще ни в грош не ставят. Как будто у них две жизни!».

Расклад нашей «операции» такой: «скорая» включает сирену и проблесковые маячки, занимает левый ряд и едет по определенному маршруту. Мы надеемся, что нам, согласно ПДД, будут везде уступать дорогу. Если нет – на помощь придут ребята из 6-го отдела на своем гаишном «Форде» (он едет позади, в некотором отдалении от нас). Наказание за это правонарушение предусмотрено немаленькое – штраф 300–500 руб. или даже лишение права управления на срок от 1 до 3 месяцев (ст. 12.17 КоАП РФ). Поскольку мы лишь «моделируем» жизненные ситуации, договорились, что инспекторы наказывать нарушителей не будут, ограничившись строгим устным внушением.

Трогаемся. Для нашей бригады сегодня это уже не первый выезд (остальные были реальными), и Наталья делится свежими впечатлениями: «Утром везем беременную. Она, бедняжка, лечь на носилки не может – больно, может только сидеть, прислонившись одним бочком... Саша поэтому едет быстро, но аккуратно, чтобы не растрясти. А тут один «орел» из ряда в ряд мечется и нас в наглую несколько раз подрезает – очень спешит! А потом, видимо, «обиделся», что мы ему дорогу не уступаем, обогнал нас и как тормознет в левом ряду, прямо перед нами! У Саши реакция хорошая, но представляете, что пережила беременная женщина?»

Выезжаем на Садовое кольцо, включаем сирену, «мигалку» и – едем. Рейд начался! Пока нас пропускают все: новая БМВ-«семерка» – раз, старый «Гольф» – два, старый же «Фольксваген» – три... Теперь перед нами – корма вседорожника «Тойота-RAV4». На нас, вместе со всеми «мигалками» и раскраской, – ноль внимания. «Ну вот, – устало говорит Наташа, – вот вам и классический

случай; удавится, но «скорую» не пропустит». Некоторое время «Тойота» упорно едет в левом ряду, пока сзади не появляется «Форд» с нарядом ГИБДД и не требует остановиться. За рулем иномарки – мужчина средних лет, вполне интеллигентного вида. Проверка документов (все в порядке!), затем интересуемся: «А почему не пропустили «скорую»?

– Какую «скорую»? Я ничего не слышал.

– И «мигалки» не видели? Их ведь целых три?..

– У вас доказательств нет, это все слова! А я всегда пропускаю «скорую»!

Да, честно говоря, даже жалко, что мы договорились сегодня никого не ка-

Водитель не узрел «скорую», пока не вмешались инспекторы.



«Скорую» не видят и не слышат. И – не пропускают.



рать, очень хочется наказывать таких «глухих», да пожестче…

Перед тоннелем, что под Таганской площадью, вновь включаем сирену, маячки, встаем в левый ряд. Водитель нашей «скорой», Александр делится своими наблюдениями: «По моим ощущениям, хуже нет, как работать во вторник. Люди в понедельник от выходных еще не отошли, наверно, поэтому ездят спокойно, даже сонно как-то, а вот во вторник – просто беда, как будто все с цепи срываются! К концу недели снова чуть успокаиваются…» Тут перед нами возникает еще один «упертый» – мы буквально нависаем над задним бампером «девятки». На все наши сигналы водитель не реагирует, хотя справа на полосе есть место. Истошно завывает сирена, а ему все равно. Крепкие нервы у мужика! Тащимся у него на хвосте довольно долго – проезжаем тоннель,

На правах рекламы





Тонированная «Волга» игнорировала сигналы «скорой» на протяжении километра.

потом мост, но больше не выдерживают инспекторы ГАИ, обгоняют нас и тормозят «девятку» как раз напротив Павелецкого вокзала. Водитель – молодой парень. Проверка документов, далее обычный вопрос: почему не пропускал?

– Ребята, да я не видел вас! У меня музыка громко играла, вот и не слышал, только когда гаишники приказали остановиться, я сразу же…

Честно говоря, думал, что «скорой» приходится туго только в час пик, когда москвичи едут на работу или возвращаются домой, но сейчас-то середина дня, нормальное движение...

Следующий «упертый» – представительный дядечка в наглухо тонированной черной «Волге». Сели мы ему на хвост у парка имени Горького, и до самого Зубовского бульвара он нас просто не замечал. Вызываем экипаж ГАИ, инспекторы прижимают «Волгу» к тротуару. Ну, что мы услышим на этот раз?

– Ребята, я не видел вас, у меня стекло заднее тонированное! Вы знаете, мне тут в Счетную палату срочно надо на совещание, я задумался, хотя вообще-то «скорую» всегда пропускаю. Просто не услышал.

Это еще порядочный чиновник попался, не пробовал разными «корочками» отмахиваться! Прикрываться всякими «спецталонами» и «спецпропусками» стало в последнее время модно. «Неприкасаемых» несть числа… Для многих из них не пропустить «скорую» или «пожарную» – нормальное дело. Кстати, по отзывам руководителей ДОБДД, это – чисто московская «фишка», в других городах такого нет, хотя в России ежедневно сталкиваются с транспортными пробками уже десятки населенных пунктов...

Встречаем на Садовом еще одну «скорую». Фельдшер Наташа машет им рукой: «Знакомый экипаж. Тоже бедолаги мучаются. Ладно мы, у нас обычная «неотложка», но ведь часто не пропускают даже реанимобили, где во весь борт написано – «реанимация»! Там ведь для кого-то счет идет на минуты, но ведь и их зажимают…

По моим примерным подсчетам, приблизительно на четыре-пять нормальных водителей в столице приходится один «глухой». Видно, эти никогда нервно не ждали дома «скорую», не ругали врачей, которые так невыносимо долго едут…

В РОЛИ КРАЙНЕГО

Можно бесконечно писать, что пропустить «скорую» – дело святое. Но есть ПДД, где четко записано, что «при приближении транспортного средства с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда». Мы прекрасно понимаем, что у московских водителей уже аллергия на всевозможные «мигалки». Их расплодилось в столице столько, что просто в глазах рябит! Но только посмей таких не пропустить – просто сметут и не остановятся! А вот «скорая», похоже, оказалась в роли «крайнего» – на нем можно рядовому автолюбителю и отыграться за все причиненные обиды, и не пропустить…

Есть такой замечательный фильм – «Страна глухих». Главная героиня, глухонемая танцовщица ночного клуба, живет единственной мечтой – накопить денег и уехать в некую сказочную «страну глухих», где все жители – глухие люди, но там царят добро и справедливость. Можно сказать, что отчасти страна глухих существует реально и называется она «Москва», вот только добра и справедливости здесь не густо… □

Благодарим УГИБДД ГУВД Москвы и 6-й отдел ДПС ГИБДД, а также сотрудников Центральной подстанции скорой помощи столицы за содействие в подготовке материала.

На правах рекламы

Изделия торговой марки GOODWILL по своим техническим характеристикам опережают современные требования автомобилестроения. Использование фильтров гарантирует качественную работу двигателя, а свечи зажигания обеспечивают полноту сгорания рабочей смеси.



ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ И ФИЛЬТРОВ

Информация об официальных дилерах в России и по СНГ— (095) 514-18-00
www.goodfil.com • info@goodfil.com

ЕСТЬ НА ЧТО ОПЕРЕТЬСЯ

Шаровая опора, говорите? Да, от качества этой детали зависит не только комфортная и безопасная езда, но и ваше благосостояние! Чем выше надежность опоры, тем меньше Вам придется тратить сил и средств на бесконечные «сход-развалы» и ремонты подвески. Не согласны?

Впрочем, мало купить просто добротный и качественный товар. Выбор стоит делать, исходя из стиля вождения, собственных пристрастий и даже... погодных условий! Одна только фирма ЗАО НПО «БелМаг» из Магнитогорска производит несколько видов опор с красноречивыми названиями – «Оригинал», «Комфорт» и «Фаворит». Каждая из них обладает уникальными отличительными свойствами, – так какую же выбрать? Давайте разбираться!

Шаровая опора «Оригинал» – один из лучших представителей эконом-класса. Никаких излишеств – только качество, проверенное временем и дорогами России. Вкладыш изготовлен из запатентованного износостойкого материала – гарантия долговечности шарниров. Пальцы для опор производятся методом холодной объемной штамповки. Стоит упомянуть и защитные чехлы: они изготовлены из морозоустойчивых сортов резины и по качеству не уступают остальным компонентам детали.

Теперь о «Комфорте». Ресурс «комфортной» опоры – до 50000 км, а устанавливать ее – одно удовольствие благодаря наличию крепежа. Для достижения столь высокого срока службы в «нижних» опорах этого типа используется металлоплакирующая смазка МС 1000. Ультрадисперсные порошки, входящие в состав смазки, непрерывно формируют на поверхностях самовосстанавливающуюся пленку. Существенным отличием «верхних» опор является способ планетарно-поворотной обработки сферы пальцев, разработанный и запатентованный производителем. Вкладыш изготавливается из материалов компании «DuPont» и обладает повышенными механическими и антифрикционными свойствами. На сферу пальцев наносится пластичная графитсодержащая смазка «Россойл 600» с добавками поверхностно-активных веществ и функциональных присадок. Покрытие корпуса – ударопрочное, с высокими антикоррозийными свойствами, химически стойкое. Эластичность чехла в 3 раза выше обычного, и он способен выдержать мороз до 50°С.

А кому предназначен «Фаворит»? Он – определенно для водителей, предпочитающих спортивно-экстремальный вид вождения. По выносливости и качеству ничуть не уступает своим собратьям, а его цельнокованый корпус способен пережить любые перегрузки. На регулярных экспертизах, проводимых компанией НПО «БелМаг» и независимыми испытателями, «Фаворит» всегда показывал отличные результаты.

Итак, сомнений в надежности всех продуктов нет. А какой выбрать?

В соотношении цена-качество самым приемлемым вариантом является модификация «Оригинал» – в ней нет ничего лишнего, да и цена самая привлекательная. Такая покупка порадует автомобилиста, для которого машина – средство передвижения. «Комфорт» же предпочтут те, для кого все-таки собственное авто – нечто большее, нежели просто рабочая лошадка. Ну, а последний вариант, как уже было сказано, порадует водителей-экстремалов. □

«Оригинал»



■ Изготовитель – ЗАО НПО «БелМаг», Магнитогорск

■ Гарантируемый пробег – 40 000 км

■ Ориентировочная цена – 105 руб.

■ Безусловная популярность объясняется сравнительно невысокой ценой «Оригиналов», что никак не отражается на технических характеристиках. Доказательством служат как отличные результаты в сравнительных испытаниях «За рулем», так и многочисленные дипломы конкурса «100 лучших товаров России».

«Комфорт»



■ Изготовитель – ЗАО НПО «БелМаг», Магнитогорск

■ Гарантируемый пробег – 50 000 км

■ Ориентировочная цена – 125 руб. (с комплектом крепежа)

■ Заявленный уровень комфорта служит весомым аргументом в конкурентной борьбе. Все дело в новейших технологиях и используемых материалах, благодаря чему любой человек сможет с легкостью управлять автомобилем и получать удовольствие от вождения.

«Фаворит»



■ Изготовитель – ЗАО НПО «БелМаг», Магнитогорск

■ Гарантируемый пробег – 50 000 км

■ Ориентировочная цена – 130 руб.

■ Среди отличительных особенностей «Фаворита» сверхпрочный кованый корпус, безфланцевый чехол с прижимной пружиной, улучшенными эластичными свойствами и расширенным температурным диапазоном работы. «Фаворит» не требует дополнительной смазки при установке.





КАЖЕТСЯ, МЫ ВСЕ СОШЛИ С УМА

Игорь Моржаретто

Департамент обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ в очередной раз отчитался об итогах года. По словам главного инспектора ГАИ России генерала Виктора Кирьянова, в этот раз «есть повод для сдержанного оптимизма». После трехлетнего безудержного роста основных показателей аварийности в минувшем году отмечено сокращение числа погибших в ДТП (на 3,1%), некое «замедление темпов прироста количества происшествий (+2,1% против +10,8% в 2003 г.) и числа раненных в них людей» (+3,1% против +13,1%).

Это, конечно, не может не радовать, но только если иметь в виду относительные показатели. Абсолютные же способны неподготовленного человека привести в состояние шока. В прошлом году в стране было зарегистрировано 208 506 ДТП (а сколько еще неучтенных!), погибло 34 506 и ранено 251 386 человек. Если посчитать, то ежедневно на дорогах России обрывается жизнь 95 наших с вами сограждан, а еще 689 становятся калеками. Каждый день! Еще дотошные специалисты подсчитали, что социально-экономический ущерб от ДТП и их последствий составил за год 369 млрд. рублей, а от гибели людей – еще 186, 2 млрд.

По количеству ДТП мы – абсолютные лидеры в Европе и одни из мировых «чемпионов» (впереди только Китай и Индия, где население давно перевалило за миллиард). Опережаем всех мы и по тяжести последствий аварий (12 погибших на 100 пострадавших). Есть у нас и целые регионы-«рекордсмены»: в Эвенкии из 100 пострадавших погибают… все сто (!), в Ингушетии и Дагестане – по 23, в Туве – 22… В целом же у россиянина шансы погибнуть на дороге в 5 раз выше, чем у гражданина Австрии, Великобритании, Германии, США или Швеции.

Причин тому множество, и одна из главных – только 20% пострадавших в ДТП получают помощь на месте или по пути в больницу (по данным минздрава), 70% водителей не имеют понятия, как пользоваться аптечкой, а у половины ее нет вовсе. В результате не доезжает до лечебниц и погибает 30%

На правах рекламы

Телефон: +7(8422) 64-92-87 WWW.LEBEDKA.NET E-MAIL: UARZ@MV.RU

АНГАРСК	(3951) 51-73-16	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	(812) 380-16-19
АРХАНГЕЛЬСК	(8182) 20-77-20	ТЮМЕНЬ	(3452) 41-72-62
КРАСНОЯРСК	(3912) 44-99-82	ЯКУТСК	(4112) 43-99-64
МОСКВА	(095) 745-04-12	ИЖЕВСК	(3412) 52-80-71
	(095) 785-54-54	МАГАДАН	(41322) 414-60
НИЖНИЙ НОВГОРОД	(8312) 75-90-59	НИЖНЕВАРТОВСК	(3466) 21-17-44
НОВОСИБИРСК	(3832) 62-51-11	СЫКТЫВКАР	(8212) 62-59-59
САМАРА	(8462) 68-33-55	ТАМБОВ	(0752) 56-13-16
СУХОЙ ЛОГ	(34373) 232-42	УЛАН-УДЭ	(3012) 42-61-35

SPRUT 8000 17200 руб

SPRUT 9000 16000 руб

NEW!

Установочный комплект для всех отечественных внедорожников



(а в некоторых регионах и все 90%!) раненых… Много лет уже руководитель Всероссийской службы медицины катастроф Сергей Гончаров призывает увеличить число пунктов медицинской помощи в городах и на самых оживленных трассах (в том числе и на крупных АЗС), хотя бы увеличить количество дорожных указателей, где их найти, но… «Везде есть указатели населенных пунктов, кафе, магазинов, других объектов, но нигде на дорогах не найдешь стрелочки, как проехать к ближайшей больнице», – возмущается С. Гончаров. А еще хорошо бы создать во всех регионах центры медицины катастроф со своими мобильными отрядами, психологическими бригадами, медицинскими учреждениями, но пока это лишь пожелания медиков.

В своем отчете ГИБДД в качестве главных факторов, влияющих на рост ДТП, называет социально-экономические. С каждым годом, например, растет диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети и численности автомобилей в стране; состояние многих улиц и дорог оценивается как неудовлетворительное. Средняя скорость движения транспорта в крупнейших городах за последние пять лет снизилась почти на 40%! Другая «уважительная» причина – старение автопарка: больше половины всех транспортных средств у нас старше 10 лет, а около 5 млн. машин ежегодно признают неисправными…

Причины возникновения ДТП

164 341	Нарушение ПДД водителями
52 302	Нарушение ПДД пешеходами
50 843	Неудовлетворительное состояние улиц и дорог
3480	Техническая неисправность транспорта

А еще мы на святой Руси очень любим садиться за руль зело выпивши; по этой причине (которую тоже можно отнести к числу социально-экономических) в прошлом году случилось 13% (!) всех ДТП. Причем пьют и водители, и пассажиры, и пешеходы: в 2004-м из-за этого погибли 4790 человек, а свыше 38 тыс. получили ранения. Лучшие друзья «зеленого змия» живут у нас, как оказалось, в Коми-Пермяцком округе (33% всех ДТП), Костромской области (31,5%) и на Алтае (30,3%).

В общем, все это дало основания Главному государственному автоинспектору Российской Федерации В.Кирьянову заявить, что «аварийность на автомобильном транспорте является одной из острейших социально-экономических и демографических проблем, которая представляет угрозу безопасности на государственном уровне». А в качестве одной из главных мер в борьбе за сокращение ДТП он назвал необходимость внести «целый ряд изменений и дополнений в Кодекс об административных правонарушениях; особенно это касается грубых и систематических нарушений Правил дорожного движения».

Кто б спорил? Безусловно, все сказанное справедливо; никто, кажется, сегодня не будет возражать против того, что 50 рублей – смешной штраф за такое, к примеру, грубейшее нарушение, как проезд на красный свет. Проекты законов, многократно увеличивающие степень наказаний, уже направлены на рассмотрение в Госдуму и через какое-то время будут приняты. Только вот что изменится от этого на дорогах – вопрос спорный, потому что, как известно, в России строгость законов сосуществует с необязательностью их исполнения. Может быть, главную причину непомерно высокого числа ДТП в стране надо искать и в другом? Сегодня органы безопасности дорожного движения, их структура, задачи и мотивация сотрудников не соответствуют настоятельным требованиям времени. О чем говорить, если официальная средняя зарплата сотрудника ГИБДД меньше 5 тыс. руб. в месяц при очень нелегких условиях труда – надо нести службу и на морозе, и в жару, при жуткой загазованности… Скажите, положа руку на сердце, много ли найдется в нашей бедной стране настоящих честных рыцарей правопорядка, готовых к такому подвигу? Наверное, имеет смысл подумать, а надо ли держать в стране целую армию (самую большую в Европе!) потенциально нищих инспекторов (их у нас свыше 100 тысяч!), которые к тому же не в состоянии пресечь лавину правонарушений на дорогах. Может, лучше иметь небольшое войско, но высокопрофессиональное, хорошо оснащенное современной техникой? За примерами ходить далеко не надо – Англия, ФРГ, Скандинавия под боком. А «социально-экономические причины»? Что ж, их всегда можно найти для объяснений в вышестоящих структурах – была бы в том нужда…

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Поможет ли ужесточение наказания остановить рост числа ДТП?

49%	да
51%	нет

На правах рекламы





На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России Александр ЯКИМОВ

Документы, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД России читателям ЗР:

Ответ 1

Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России утверждены приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59, зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г., регистрационный № 4251.

Ответ 2

Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Ответ 7

Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России утверждены приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190 «Об организации и проведении государственного технического осмотра транспортных средств» (зарегистрирован в Минюсте России 22 апреля 1999 г., регистрационный № 1763).

1. Живу в Иркутске и езжу по генеральной доверенности на зарегистрированной в Новосибирске машине сына. При постановке ее на учет в свидетельстве о регистрации пропустили одну цифру в номере двигателя. Можно ли исправить ошибку, не перегоняя автомобиль в Новосибирск, и могу ли я проходить техосмотр в Иркутске?

В соответствии с **Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним** для исправления ошибки надо обратиться в подразделение Госавтоинспекции, где зарегистрировано транспортное средство (в г. Новосибирске), с заявлением и актом техосмотра. Получить акт можно в ГАИ по месту нахождения транспортного средства (в г. Иркутске), а чтобы пройти государственный техосмотр по вашему месту жительства, придется поставить машину на временный учет, обратившись с соответствующим заявлением в Госавтоинспекцию г. Иркутска. Автомобиль будет зарегистрирован на срок действия выданной сыном доверенности, после чего можно пройти техосмотр.

2. На номере грузового автоприцепа в месте крепления появилась трещина длиной 8 см, которую я стянул алюминиевыми заклепками. Номер не стал читаться хуже, но при техосмотре все равно потребовали его заменить. Правы ли сотрудники ГИБДД?

В соответствии с п. 7.15 приложения к **Основным положениям** запрещается эксплуатация транспортных средств, регистрационные знаки которых не отвечают ГОСТ Р 50577–93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования». Указанный стандарт содержит жесткие требования, в том числе и к покрытию регистрационного знака, которое неизбежно разрушается в месте повреждения. Очевидно, что при установке заклепок потребовалось сверлить знак, что стандартом также не допускается. Так что требование замены знака правомерно.

3. Перекрасил «Москвич-2141» в цвета тигра. Теперь не могу снять автомобиль с учета: по словам инспекторов, цвет не соответствует указанному в регистрационных документах. Неужели нужно опять перекрашивать машину?

Перекрашивать автомобиль не нужно. При снятии его с учета вы должны представить заявление с просьбой внести изменения в регистрационные данные транспортного средства в связи с изменением цвета. В этом случае в соответствии с упомянутыми выше Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в паспорт ТС будут внесены необходимые изменения.

4. Скоро полгода, как было вынесено постановление о лишении меня прав на год за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. Теперь хочу подать в суд ходатайство о сокращении срока наказания. Не повлияет ли на решение суда принятое в прошлом году постановление об ужесточении ответственности за это нарушение?

Изменения в статье 12.8 КоАП РФ, которые исключили административный штраф из наказаний за управление транспортным средством в состоянии опьянения и за передачу управления лицам, находящимся в состоянии опьянения, и при этом увеличили срок лишения права на управление ТС за эти нарушения, не касаются постановлений об административных правонарушениях, вынесенных до вступления в силу изменений и дополнений в КоАП РФ (31.08.2004 г.). Однако подавать ходатайство в суд не имеет смысла – действующим законодательством сокращение срока лишения права на управление транспортными средствами не предусмотрено.

5. На газобаллонном ГАЗ-3307 не смог пройти техосмотр из-за того, что перед осмотром покрасил раму и газовый баллон. Правы ли инспекторы, утверждая, что нельзя закрашивать надписи на баллоне?

Правы. Во время государственного технического осмотра транспортное средство проверяется, главным образом, на соответствие ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». Согласно названному стандарту на автотранспортных средствах, оснащенных газовой системой питания, на наружной поверхности газовых баллонов должны быть нанесены их паспортные данные, в том числе даты действующего и последующего освидетельствований.

6. Купил ВАЗ-21065, у которого левое переднее крыло после аварии прежний хозяин заменил, но не покрасил. Не возникнет ли из-за этого проблем при регистрации и техосмотре?

Действующие нормативные правовые акты не содержат оснований для отказа в таких случаях на право регистрации и прохождение государственного технического осмотра транспортного средства, поэтому проблем возникать не должно.

7. В талоне техосмотра «продырявлено» число «VI». До конца какого месяца я должен пройти очередной техосмотр: мая или июня?

В соответствии с **Правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России** в талоне компостером или зачеркиванием проставляется отметка о месяце прохождения очередного осмотра. Следовательно, вам необходимо представить транспортное средство на осмотр не позднее 31 июня.

«ЛИЦО» ОБОЙДЕТСЯ БЕЗ СКИДКИ

Андрей Морозов



За год с небольшим ОСАГО вошло в каждый дом. В буквальном смысле. Сегодня рекламные ролики компаний, призывающих застраховать машину именно у них и сейчас, едва ли не самые повторяемые в пресловутых рекламных паузах на каналах ТВ. А герои этих роликов исподволь стали самыми узнаваемыми персонажами, как когда-то Леня Голубков времен МММ.

Он тот, кто «все правильно сделал». Хоть и болтался до ночи в гараже, потому как «пригорела группа контактов», но резину все-таки вовремя поменял. И – застраховался! Артист московского Нового Драматического театра Алексей Михайлов о своем участии в сериале рекламных роликов для «Росгосстраха» вспоминает без неприязни, как это случалось у некоторых его коллег по цеху, рекламирующих супы и жвачки. «Работа, как работа».

По мнению экспертов, оценивающих рекламные проекты, сериал «Росгосстраха», безусловно, в последнее время наиболее успешный на рынке.

– Ролики «Росгосстраха», что называется, попали в свою аудиторию, – комментирует результаты независимого исследования Станислав Славнов, глава рекламного агентства «Медиалинер». – Реклама «Росгосстраха» рассчитана на владельцев недорогих отечественных авто. На людей пусть и небогатых, но привыкших неуклонно выполнять требования закона. Одним словом, таких, как герой серии. Типичный русский мужик – все может сделать сам, все досконально изучить. Мало говорит – много работает.

Для съемок ролика взяли самый что ни на есть «народный» на сегодня автомобиль – «Жигули» пятой модели, на котором под ворчание жены и тормозит герой Михайлова в сантиметре от бампера «Мерседеса». Запоминаемость слогана «Все правильно сделал» очень высока – а это в оценке эффективности рекламы крайне важно. Даже, казалось бы, более остроумный призыв «Росно» – попало!» не обладает таким, что называется, «фольклорным» эффектом.

– Я не в курсе планов «Росгосстраха», касающихся продолжения «сериала», – говорит Алексей Михайлов. – Представители компании по поводу дальнейшего сотрудничества ко мне пока не обращались.

Кстати сказать, гонорар, который актер получил за свою роль, отнюдь не астрономический.

– Во всяком случае новую машину на него я не смог бы купить, – делится с нами А. Михайлов. – Тогда, когда снимался в ролике, я тоже ездил на ВАЗ-2105. К слову, был застрахован в компании «Наста». И, представьте, попал в жуткую аварию. На проспекте Мира в мой ВАЗ врезался джип, выехавший на встречную полосу, и снес всю правую часть у автомобиля. В ту «кашу» попали еще три машины – куча мала была приличная. «Дорожный патруль» об этом рассказывал. «Пятерка» моя – под списание. На страховую сумму плюс гонорар от «Росгосстраха» купил «девятку». Хотя, если честно, после той аварии какое-то время боялся садиться за руль.

В актерской судьбе бывает много удивительного. Михайлов сыграл в театре более двадцати ролей, снимался в кино, даже в сверхпопулярном «Марше Турецкого».

– А узнавать на улицах стали после моего чудака из «Росгосстраха». Недавно остановил гаишник, долго смотрел на меня, а потом разулыбался – узнал, значит, – вспоминает артист. – Но, что самое забавное, в самом «Росгосстрахе» меня не узнали.

Алексей пришел за ОСАГО в отделение компании, коим лицом он по существу стал. Долго объяснял менеджерам, что он тот, кто «все правильно сделал». Потом указал на висевший за продавцом страховок рекламный плакат. До менеджера дошло наконец.

– Я и говорю: раз уж я – самый узнаваемый телепользователь вашей страховки, то нельзя ли мне ее бесплатно получить или хотя бы со скидкой. Совещались долго, вызывали каких-то менеджеров, потом управляющих. В итоге – подарили кепочку, маечку и календарик. «Можем дать вам пять процентов скидки». Поблагодарил, вышел за порог, завернул в соседний подъезд – в другую компанию, «Спасские ворота». И получил скидку на ОСАГО 10%, хотя на благо ее «лицом» не работал. □



ВЕЖЛИВОСТЬ КОРОЛЕЙ

Виктор Дмитриев. Фото: А. Пинягин, А. Веденин, А. Ерешко, В. Егоров, К. Жуков

Сколько сказано и написано у нас про дорожное хамство, а оно, похоже, неистребимо: неуступчивость, агрессивность – каждый за себя. А так хочется ощутить атмосферу уважения и взаимопонимания! К счастью, хотя бы дорожники не чужды этому и прилагают все усилия, чтобы как-то скрасить трудности пути по российским ухабам.

Вот пример щепетильного подхода пермских дорожных служб к своим обязанностям (фото 1). Представьте себе людей в оранжевых куртках, рулеткой отмеряющих зону ремонтных работ с точностью до метра. Заодно сотрудникам ДРСУ нетрудно будет отчитаться за проделанную работу: зная длину рулетки, они по числу своих замеров смогут отрапортовать о выполнении плана на несколько лет вперед.

Творчески подошли к изготовлению знака «Опасные повороты» в Свердловской области (фото 2). Опекая водителя, дорожники предпочли, безбожно нарушая ГОСТ, как можно более точно передать «силуэт» дороги.

Новацию переняли и в столице, установив по дороге на одно из кладбищ шедевр, изображенный на фото 3. Зато водитель теперь точно знает количество предстоящих ухабов.

Ставший уже традиционным хотя бы один пример в нашей подборке из Санкт-Петербурга (фото 4). Текст на табличке несет прямо-таки философский смысл. Но не теряйтесь в догадках: на самом деле его предназначение – предупредить водителей о предстоящем изменении направления главной дороги на перекрестке. Любопытно, что этот знак предшествует другому шедевру питерских «дорожный королей», год назад уже фигурировавших на наших страницах (на фото его можно разглядеть вдалеке). Для полноты картины приводим снимок еще раз (фото 5).

Ну и в заключение «антиреклама» татарстанским дорожным службам (фото 6). Неужели так по-татарски звучит название славного уральского города?



РУЛЕВЫЕ НАКОНЕЧНИКИ "ЧЕМПИОН"

Один из ведущих российских производителей автомобильных запчастей и комплектующих ПО "Трек" выпустило на рынок новинку. Рулевой наконечник "Чемпион".



РЕВОЛЮЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Автомобилистам хорошо известны трековские шаровые опоры "Чемпион", отличающиеся высокими показателями по вырыву и выдавливанию пальца, увеличенным сроком эксплуатации и особой надежностью. Именно их ставят на свои "боевые" машины гонщики, выступающие на отечественных ВАЗах и "нивах". И вот теперь к "чемпионским" шаровым добавились еще и рулевые наконечники "Чемпион".

В чем отличие новинки и почему ее появление можно по праву считать революционным?

Во-первых, корпус рулевого наконечника "Чемпион" цельнокованый. У него отсутствует так называемое закатное дно. На деле это означает, что выдавить это дно невозможно, так как его нет как такового. Получается, что по усилию выдавливания - это один из показателей, по которым специалисты оценивают качество рулевых наконечников, - "Чемпион" автоматически получает наивысшую отметку.

Во-вторых, на наконечниках "Чемпион" применен вкладыш новой конструкции. Он устроен таким образом, что позволяет обходиться без дополнительных прижимных пружин и сам играет роль амортизирующего элемента, плотно обжимая шаровой палец и устраняя появление люфтов. Для вкладыша используется материал нового поколения с повышенной износостойкостью, значительно увеличивший ресурс изделия.

В-третьих, палец специально обработан. Его сферическая поверхность и ее переход в цилиндрическую часть подвергаются пластическому поверхностному упрочнению. Это повышает его прочность, снижает шероховатость поверхности, работающей в зоне трения.

В-четвертых, в узел закладывается специальная смазка. Ее применение в зоне трения вкладыш - шаровой палец значительно снижает износ поверхностей, что в свою очередь увеличивает эксплуатационный ресурс наконечника.

Наконец, сам шарнир надежно защищен от внешнего воздействия полимерным чехлом. Чехол не так прост, как может показаться на первый взгляд. Начну с того, что материал, из которого он изготовлен, по своим свойствам превосходит знакомую нам всем резину. Он был разработан при участии ведущих западных химических концернов. Чехол из него примерно в 4-5 раз прочнее чехла из обычной резины. Он, и эластичнее, и более морозоустойчив.

Кроме того, специальный полиуретановый чехол не подвержен воздействию бензина и других агрессивных веществ. Что касается герметичности, то она обеспечивается благодаря пружинному кольцу на нижнем уплотнении чехла и полимерного на верхнем.

Однако главная заслуга разработчиков рулевого наконечника "Чемпион" состоит в том, что общее количество деталей, из которых собирается этот, один из важнейших узлов автомобиля и от которого зависит само управление транспортным средством, сократилось вдвое. А раз так, то не удержусь, чтобы не сказать: меньше деталей - меньше вероятность поломки!

Разрабатывая серию изделий "Чемпион", инженеры "Трека" демонстрируют новаторский подход, ищут и находят там, где, казалось, уже все изобретено и придумано, и добиваются революционного качества деталей, увеличения сроков их службы, и эксплуатационных показателей.

Так, по оценкам проведенных испытаний, фактический срок службы рулевых наконечников "Чемпион" для автомобилей ВАЗ 2101-2107 вдвое превышает срок службы традиционных.

И еще, новый рулевой наконечник весит меньше традиционного.

Это значит - и вашей машине будет легче бегать по российским дорогам.

Появление рулевых наконечников принципиально новой конструкции стало возможно благодаря наличию мощной современной проектно-исследовательской базы ПО "Трек". Примечательно, что предприятие одно из первых в автомобильной отрасли получило международный сертификат на систему качества производства ISO 9001. А в 2001 году было удостоено премии Правительства РФ в области качества продукции.

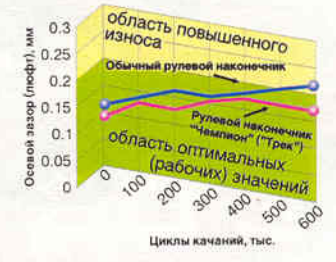
Уверен, что революционные рулевые наконечники "Чемпион" впишут новую страницу в историю развития конструкции автомобиля, а российские автомобилисты получат деталь, которая сделает их автомобили более маневренными, надежными и безопасными!

Виктор Казанцев,

инженер



Испытания на долговечность



ДЕЛО ОБ ОТКАЗНИКЕ

Сергей Волгин

НИЧЕГО СЕБЕ – ПОПИЛ ПИВКА...

Новый год Александр Ф. встретил в кругу семьи, а под вечер первого января все-таки нагрянули друзья. Посидели немного, и жена Александра попросила молодых людей на улицу – дочку надо было укладывать спать. Хозяин с друзьями вышли из подъезда и, чтобы не мерзнуть, забрались в его машину – с собой прихватили пиво. Было довольно холодно – завели двигатель... И тут откуда ни возьмись экипаж ДПС.

«Ваши документы», – потребовал инспектор. Ничего не подозревающий Александр протянул бумажник, где вместе лежали паспорт, права и документы на машину. Инспектор, не говоря ни слова, положил документы в карман и предложил Александру проехать на пост. На вопрос: «Зачем? Что случилось?» заявил, что «ты пьян и сейчас поедешь на освидетельствование».

Началась перепалка, в которую вмешались второй инспектор и друзья Александра. Не обращая внимания на возражения молодых людей, Ф. силой затолкали в автомобиль и отвезли на пост ДПС. Там ему снова заявили, что он управлял автомобилем в нетрезвом состоянии, поэтому сейчас отправят на освидетельствование. Александр возражал: да, он сидел в машине и пил пиво с друзьями, но не управлял ей!

В конечном итоге составили протокол об отказе Ф. от медицинского освидетельствования, не вернули водительское удостоверение и отпустили. А через месяц пришла повестка в мировой суд: Ф. вызывали для рассмотрения дела об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.26 КоАП РФ («Невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения»).

Не дожидаясь судебного заседания, Александр пришел к нам. Выслушав его историю, мы взялись помочь молодому человеку. Формально дело не стоило и выеденного яйца; за последние годы я выиграл несколько подобных. Ответственность за отказ от освидетельствования грозила штрафом в 1000–2000 рублей или лишением права управления сроком на один год.

Только требование отправиться к доктору должно быть законным. Все основания для этого предусмотрены статьей 27.12 КоАП РФ и приказом Минздрава РФ от 14.07.2003 № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения». О чем они говорят? Инспектор имеет право пригласить вас к медикам, если есть «запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, выраженное дрожание пальцев рук, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке, наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе».

Александр действительно пил пиво и не отрицал этого. А потому «достаточные основания» были вполне очевидны, правда, при одном «но»: он никуда не ехал. Тогда как требование о прохождении медицинского освидетельствования в рамках статьи 27.12, которому водитель обязан подчиниться, можно применять только к лицам, управляющим транспортным средством. Если отказывается – его можно привлечь по статье 12.26. В нашем же случае (Ф. не управлял автомобилем) ни о каком уклонении от освидетельствования говорить не приходилось. Более того, даже если предположить, что Александр все-таки вел машину, это необходимо доказать. Согласно принципу презумпции невиновности, все неустранимые сомнения, имеющиеся в деле, должны толковаться в пользу лица, привлекаемого к ответственности. То есть, если нет доказательств того, что человек управлял автомобилем, суд обязан принять точку зрения водителя.



Рисунок Сергея Савилова

НЕМИРНЫЙ СУД

На судебном заседании в мировом суде округа Жулебино первыми допросили работников ДПС. И я сразу же задал им вопрос: видел ли кто-нибудь из них, как Александр передвигался на своем автомобиле? В один голос они ответили: ничего такого не видели, когда подъехали, автомобиль стоял на месте. По рации дежурный ГИБДД приказал им проверить информацию. К нему по «02» пришел «сигнал» от каких-то жильцов: по дворам разъезжает автомобиль с пьяным водителем за рулем, при этом звонившие в милицию разглядели не только цвет, но и марку автомобиля! Только вот водителя разглядеть не удалось... Других вопросов я задавать не стал – юридические доказательства вины Александра отсутствовали. Свидетель с нашей

На правах рекламы

ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ КАЧЕСТВО ДЛЯ ЛЮБОГО ПОТРЕБИТЕЛЯ



HUSQVARNA 137/142

Двигатель-2,2 л.с./2,6 л.с., длина шины 32 см - 37 см.



HUSQVARNA 340/345/350

Двигатель-2,7 л.с/3,0 л.с./3,1 л.с., длина шины 32 см - 45 см.
Покупателю в подарок - Руководство по работе с бензопилой.



HUSQVARNA 357XP/359

Двигатель-4,4 л.с./3,9 л.с., длина шины 32 см - 60 см.
Покупателю в подарок - защитные перчатки.

Телефон в Москве (095) 572 67 07
Телефон в Санкт-Петербурге (812) 567 65 25



WWW.RU.HUSQVARNA.COM

стороны рассказал, как все было на самом деле.

Я же обратил внимание суда на то, что в деле отсутствуют какие-либо доказательства того, что Александр управлял автомобилем. Не имелось никаких сведений и о том, было ли действительно чье-то обращение об автомобиле с пьяным водителем за рулем, и что именно эти люди сообщили по телефону «02» (где, кстати, все разговоры должны записываться и храниться определенное время). А раз так, то требование о медицинском освидетельствовании в соответствии со статьей 27.12 незаконно, и Александр не обязан был ему подчиняться. А потому должен быть оправдан.

Судья В. Н. Кургунов обдумывал свое постановление без малого два часа. Решение же было сколь однозначным, столь и неожиданным: Александр виновен! Более того, для Ф., который никогда доселе не привлекался к административной и уголовной ответственности, была избрана... максимально возможная мера наказания – лишение права управления сроком на один год! Мотивация судьи такова: раз Александр отказался от освидетельствования, значит, виноват. Вопрос же о том, управлял ли он автомобилем, в постановлении вообще не разбирался. Судья просто указал: *«было установлено, что требования сотрудников милиции к Ф. о прохождении медицинского освидетельствования были законными, однако он от освидетельствования отказался, чем совершил административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.26 КоАП РФ».*

О презумпции невиновности суд и не вспомнил, а применил принцип «презумпции вины», когда лицо считается виновным, пока не доказано обратное. И уж, конечно, совсем было не понятно, почему суд лишил Александра права управления. В соответствии со статьей 4.1 КоАП РФ при вынесении решения о привлечении к административной ответственности необходимо учитывать *«характер совершенного <...> административного правонарушения, личность виновного, его имущественное положение, обстоятельства, смягчающие административную ответственность».* Заметим еще, что статьей 3.8 КоАП РФ установлено, что лишение специального права возможно только *«за грубое или систематическое нарушение порядка».* Никаких данных, свидетельствующих о «рецидивистском» прошлом Ф., ни мне, ни суду не известны; зато было известно, что у Александра полугодовалый ребенок, для которого, между прочим, надо регулярно ездить за детским питанием, а самого его возить в поликлинику и т.д. Без автомобиля все это довольно затруднительно. Но эмоции к делу не пришьешь...

Нам ничего не оставалось, как обжаловать постановление суда. К сожалению, процесс это долгий и пока решение по жалобе еще не вынесено.

Напоследок должен сказать: ситуация осложнилась еще и потому, что Александр сам допустил несколько грубых ошибок. Когда его доставили на пост, он отказался подписывать протокол и тем самым лишил себя возможности на первом этапе защитить свои права! В протоколе он мог подробно описать, как все происходило на самом деле, назвать свидетелей. Это существенно облегчило бы защиту в суде: при полном отсутствии доказательств вины у нас на руках были бы доказательства невиновности Александра. Мало того, Ф. вообще не стоило отказываться от освидетельствования! Скажем, появилась бы запись в протоколе о «легкой степени опьянения». Ну и что? Доказательств управления автомобилем все равно нет...

Ему еще повезло. Инспектор ГАИ, являясь сотрудником милиции, обладает широкими полномочиями, в частности, правом направлять на медицинское освидетельствование лиц, находящихся в состоянии опьянения, например, в общественных местах. Вполне мог молодой отец за свою неуступчивость отправиться на 15 суток мести городские улицы. □

В ПОИСКАХ АРАЛА

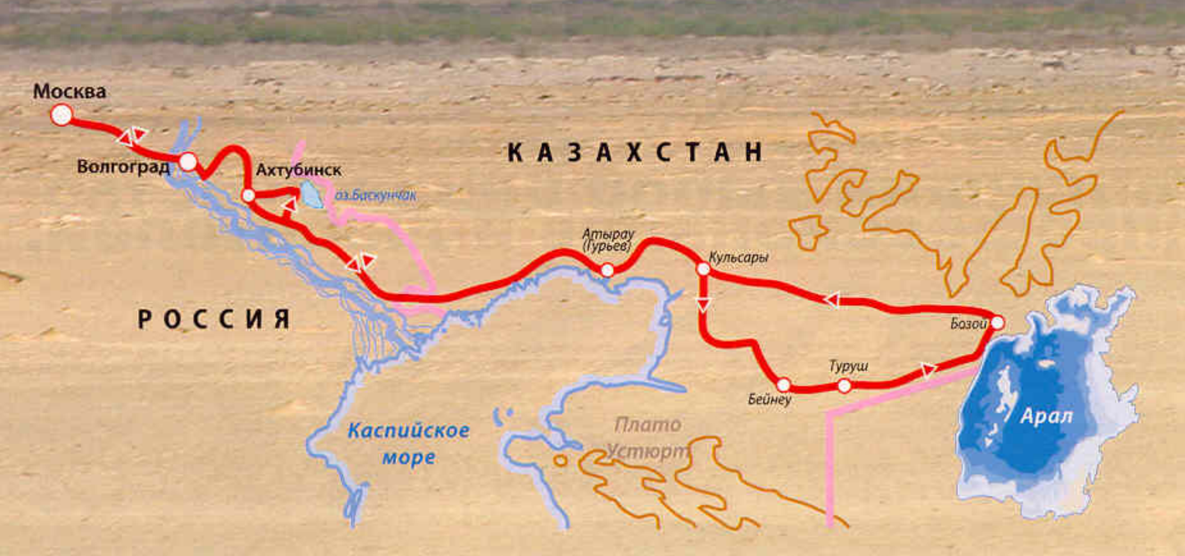
Андрей Форосенко. Фото: Евгений Беляев

Куда в разгар российской весны поехать любителям путешествий по отдаленным непознанным местам, чтобы две недельки отдохнуть от асфальта? А не проведать ли, как поживает Аральское море, по слухам почти исчезнувшее с лица планеты?

ПО АСФАЛЬТУ ИЛИ ПО СТЕПИ

Стартовали из Москвы и в первый же день отстали от графика, не успев добраться до Волгограда. За второй день отставание увеличилось до 200 км. Ночевку устроили на берегу Ахтубы, близ Михайловки. Всю ночь поднималась вода, и были даже опасения проснуться в мокрых палатках. Но обошлось.

Дальше – больше. Граница с Казахстаном отняла почти пять часов! Оказалось, для групп оформление сложнее, чем для индивидуалов, и бумаг требуется больше. Какие-то пришлось исправлять, а потом машины заставили полностью разгружать для осмотра. Чтобы преодолеть границу, надо: оформить миграционные карты (300 руб.), обязательство не продавать машины (100 руб. на автомобиль), купить стра-



Маршрут: Москва – Волгоград – Ахтубинск – Атырау – Кульсары – Бейнеу – Туруш – Арал – Бозой – Северный Чинк Устюрта – Чинк Доныztау – Кульсары –Атырау – Большой Богдо – Волгоград – Москва. Суммарный пробег: 5400 км.

ховку (300 руб.), заполнить декларации, получить разрешение СЭС (100 руб.). Если все правильно делать (не для группы, а для одиночек), можно уложиться за час.

В Казахстане сразу шокирует состояние дорог. Такое ощущение, что их долго бомбили. Иногда попадаются ямы, в которых исчезает впереди идущая машина. Ночью по этим трактам ездить не следует! У большинства дорог есть «параллельный объезд» по степи – пыльно, но хотя бы существенно ровнее. Примерно половина заправок и почти все шайханы-чайханы (столовые) принимают рубли, но лучше сразу, на границе запастись некоторой суммой тенге (курс примерно 4,5).

На четвертый день прошли сквозь ворота «Европа–Азия», что у моста через реку Урал в Атырау. В Доссоре свернули с основной автодороги к Бейнеу и почти засветло поставили лагерь. А с утра на одном из очередных трамплинов местного шоссе наш «Дискавери» так хорошо прыгнул, что лишился багажника на крыше. Пока экипаж занимался ремонтом, зашли в весьма колоритную столовую. При входе висело объявление, требовавшее снять обувь. Глядя на старенький линолеум, делать это не хотелось, но уважили.

Объяснение с хозяйкой было недолгим:

– Что у вас есть?

– Борщ, гуляш, яичница.

– Из скольких яиц?

– Борщ, гуляш, яичница…

Как-то с трудом все же объяснились.

Еще одно впечатление от Бейнеу – «космические» пейзажи пригорода, густо украшенные полиэтиленовыми пакетами. Их было очень много. Зацепившиеся за колючки местной флоры, пакеты не казались совсем уж неестественными: ни дать ни взять плантации по выращиванию полиэтиленовых упаковок.

ПОЧТИ НАУГАД

Немного отъехав от города и завидев край плато, устремляемся к нему. Кругом равнина, а дальше сорокаметровые скалы. Поднимаемся, и снова равнина. На 300 километров голая степь, населенных пунктов больше нет, впереди только море.

Ориентироваться все тяжелее и тяжелее. Недаром пограничник, узнав, куда движемся, сказал: «Да вы дорогу все равно не найдете. Приезжали тут с GPS-навигаторами и все равно заблудились».

У нас кроме GPS еще и компьютерные карты – согласовывалось все специаль-




Верблюд в родной стихии. Казахстан.

ной программой. И тем не менее… «Здесь куда?» – в очередной раз спрашивает напарник. Оказывается, развилка на местности блистательно отсутствует на карте. «По накатанной», – привычно отвечаю. А какая накатанная? Вглядываюсь в дорогу, пытаюсь представить ее примерное направление и почти наугад тыкаю пальцем – по этой!

Дорога очень однообразна, идет вдоль невысокого хребта, и лишь иногда попадаются чахлые или совсем нежилые кошары – поселения животноводов. Единственное развлечение – пересечение «хребта», вдоль которого едем. Здесь холмистый рельеф и песчаные дороги с крутыми, иногда почти непроходимыми подъемами. Буксирный трос, впрочем, потребовался всего пару раз. Потом опять скучная, надоевшая степь. Несколько километров вдоль большого солончака, сворачиваем к берегу. Грунт коварен, но мы подъезжаем к нему почти вплотную – наслаждаемся видом ледяно-белого озера.

На ночевку устраиваемся уже в сумерках. «Оазис» с высокими кустами, крайне редкими в этих местах. Под случайно отодвинутым камнем несколько скорпионов. Подняли еще несколько досок – там их тучи! Нежелательное соседство. Скорее прочь, туда, где нет растительности.

Привычными уже степями с привычными навигационными трудностями выезжаем на границу Казахстана и Узбекистана. Граница никак не обозначена, определяем ее только по картам. Въехали в другую страну или нет? Вскоре вдали показалось строение. Рассматриваем его в бинокль: таможня или не таможня? Опасаясь бюрократии, поборов и досмотра, решаем игнорировать сомнительный пункт. По целинной степи, иногда по еле заметным колеям идем на север, возвращаясь в Казахстан.

Препятствиями на пути встают болотца, поперечные дороги с глубоченными колеями от тяжелых грузовиков и отвалы газопроводов. Море – цель нашей поездки – где-то рядом, а его все еще не видать. Но мы не из тех, кто верит сказкам, будто Арал весь вытек, испарился.

КТО ПЕРВЫЙ?

В нескольких километрах от предполагаемого берега машины пошли своим собственным путем – каждый экипаж хочет перехитрить других и выйти к морю первым. Приборы уверяют, что оно совсем близко, а небольшие облака впереди подсказывают: пустыня заканчивается. Море появляется как-то вдруг: плато неожиданно обрывается вертикальной пропастью и перед нами великолепнейший вид! В течение получаса мы пребываем в диком восторге.

Вдоль обрыва трогаемся на север. Часто останавливаемся – картины перед нами разнообразны и хочется рассмотреть все. Но главное для нас – Аральское море живо! Потери воды с этого берега заметны меньше всего, он крутой, с большими глубинами.

Наконец находим спуск к «воде». Совершенно нереальные пейзажи и увлекательнейшая езда по бывшему дну моря. Расстояния, которые скрадываются в пространстве при виде сверху, теперь понятны – от края плато до воды не пара


В степи выживают не все.


Знакомьтесь – я суслик.


Полюбоваться с плато на Арал – за этим мы и ехали!



Автомобили: «Ленд-Ровер Дефендер», «Ниссан-Патруль», «Ленд-Ровер Дискавери», ВАЗ-21213 и «Шевроле-Нива».

Дно солончака.

Казахские животноводы.

сотен метров, как казалось, а пара километров! Незаметно для себя проехали по дну обратно до самой границы с Узбекистаном. Лишних 70 километров по бездорожью – пустяк в сравнении с тем, что видели и ощутили.

...Утро. Первый за всю поездку теплый день, дождя нет. Странно было оказаться в пустыне и несколько дней мерзнуть и мокнуть. В Москве на вопрос, что брать с собой, опытные советовали одно – теплые вещи. Понимали, из-за резких перепадов влажности и температуры ночью в пустыне холодно, но кто мог подумать, что холодно будет и днем и что дожди будут так часты?! Вот вам и пустыня!

В ЖАРУ К ОАЗИСУ

Поворачиваем к дому. На подступах к Бозою – труднопроходимые глубокие лужи, а еще глина и песок. Едва показался поселок, наперехват рванул УАЗ. Не то пограничники, не то таможня, не то полиция. Проверили документы, удивились, что приехали мы не из Узбекистана, а из Бейнеу.



Купание в воде из артезианской скважины.

В местной администрации зарегистрировались – находиться в Казахстане без регистрации более пяти суток запрещено. Платим три доллара с человека. На заправках топливо продают... из бочек и канистр. Дико! Скупили всю имевшуюся солярку для дизельной группы нашего отряда.

Теперь предстоит пройти степями более длинный маршрут с выходом сразу в Кульсары. За остаток дня преодолеваем небольшие болотца – их несколько. Разнообразие в привычный степной пейзаж внес небольшой скоростной участок с «американскими горками». К вечеру добрались до Северного Чинка Устюрта. Ставить палатки с великолепным видом на уходящие до горизонта скалы и глиняные холмы – одно удовольствие.

В лучах рассвета спускаемся с плато. Теперь караван движется по древней дороге вдоль глубокого оврага с вертикальными стенами, промытого небольшой речушкой. Выходим в совершенно плоскую долину. Ровная, как аэродром, дорога плавно ведет вниз. Ощущается сырость, все больше луж и заболоченных участков. Стоп! Лучше развернуться к месту ночлега и далее продолжить путь по краю Северного Чинка Устюрта.

Вокруг все равно однообразная степь. Но время от времени подходим к очередному разлому плато – там Чинк во всей его красе! Вблизи одного из разломов, где когда-то был населенный пункт Устюрт, обнаружили древнее кладбище. На некоторых плитах хорошо различимы арабская вязь и символы.

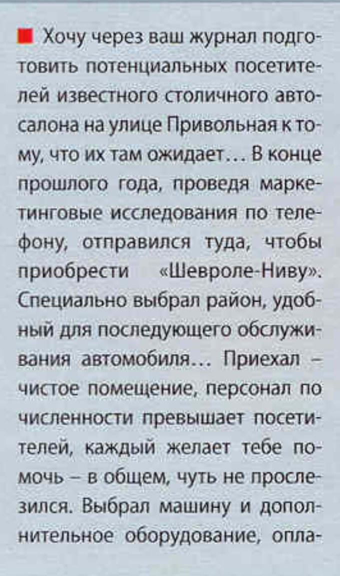
Останавливаемся на краю плато. Это, похоже, уже не Северный Чинк, а Чинк Доныздау. Спускаемся в долину. По картам мы уже на дне солончака, но его нет, как нет и соли. Видно, в распутицу тут тяжелейшее бездорожье, но сейчас почти вся дорога твердая. В какой-то момент пейзаж резко меняется. На глаза попадаются утки, трава высокая, ярко-зеленая. Это оазис – озеро и несколько артезианских скважин.

Возвращаемся на границу. Знакомые люди и те же формальности. Неожиданно выясняется, что кто-то из нас не бывал на Баскунчаке, да и те, кто был, не прочь посетить его еще раз.

Баскунчак – заповедник, охраняется тщательно, и к воде нам разрешили подъехать только в одном месте, пояснив при этом, что и сюда в общем-то доступ закрыт. На выезде увидели палаточный городок туристов: даже пешим не разрешили ставить лагерь на территории заповедника. Выехали на асфальтированную дорогу с пугающими табличками «Внимание! Возможны карстовые провалы». Провалов мы не обнаружили – дальше только асфальт, Москва и никаких приключений. □

Апрель – месяц веселый… Самое время рассказать про зимнюю стоянку на семиметровой глубине, обменяться мнениями о новой «шниве», поразмышлять на тему «Почему у нас такие плохие автомобили?» и научиться тушить пожары с помощью любимого журнала!

БЕРЕГИСЬ НОВОГО АВТОМОБИЛЯ!



■ Хочу через ваш журнал подготовить потенциальных посетителей известного столичного автосалона на улице Привольная к тому, что их там ожидает… В конце прошлого года, проведя маркетинговые исследования по телефону, отправился туда, чтобы приобрести «Шевроле-Ниву». Специально выбрал район, удобный для последующего обслуживания автомобиля… Приехал – чистое помещение, персонал по численности превышает посетителей, каждый желает тебе помочь – в общем, чуть не прослезился. Выбрал машину и дополнительное оборудование, оплатил покупку и договорился, что заберу ее после постановки на учет в ГИБДД – сразу по звонку менеджера.

Никто мне, естественно, не позвонил – засел за телефон. Наконец узнаю – все давно готово: забирайте! Приезжаю в салон – вновь забота и внимание… но только до тех пор, пока не просекли, что я приехал забирать ОПЛАЧЕННЫЙ автомобиль. Остался один – самостоятельно нашел машину… Снаружи перепачкана антикором, колпачки на золотниках отсутствуют, ковриков нет, омывательный бачок пустой, антифриз – на донышке. Пытаюсь тронуться – глохнет: бензина вообще нет. Говорю – так ведь бензонасос может сгореть! В ответ слышу: «Ерунда!» Пытаюсь выяснить, кто проводил «предпродажку» – пожимают плечами. Ладно, кое-как все устранили – выехал на улицу. Через 500 метров понял, что тахометр не работает – возвращаюсь… Все сначала – в итоге новую машину отправили в ремонт. Через несколько дней снова приезжаю: открываю дверь и вижу, что под приборной доской висит на проводе какой-то блок. Через полтора часа его прикручивают на место – сажусь в машину. Насоса нет, бензин слит…

И еще. Очарованный вежливым обслуживанием первого дня, я порекомендовал своему знакомому тоже приобрести там машину. Полная копия процедуры – один в один! Кстати, напоследок выяснил, что техническое обслуживание производится совсем на другом конце Москвы.

Выводов сделал два. Первый: автосалон нужно переименовать в контору «Жигули Аутсайдер». Второй – весь персонал конторы пожизненно сослать либо в ПТУ, либо к метро торговать из стаканов семечками.

В.С.ЕВДОКИМОВ, МОСКВА

«Шниводство» – за и против

■ Бизнес чисто по-российски – это купить дрянь и постараться продать еще подороже. «Ниву» можно брать из разных соображений, но только в старом кузове, очень хорошем состоянии и не дороже 3000 долларов. Судя по всем публикациям, «шнива» – странное изделие, которое постоянно сыплется, а потом дорого и долго ремонтируется.

ЛИНГВИСТ

■ Вообще, я так полагаю: в скором времени сложится очень хорошая перспектива для вторичного рынка «шнив». Владельцы, поддавшиеся рекламе и впервые купившие ее (вроде как и внедорожник, и иномарка, и «нашемарка» – и все в одном флаконе), столкнувшись с первыми трудностями, благополучно поспешат избавиться от этих машин и не будут рекомендовать своим знакомым их покупать. Упадет спрос на новые машины, а за ними и цены. Если будешь возиться с мелочевкой и готов к «сюрпризам» – покупай!

СЕРГО К.

■ «Шевроле-Нива» – это серьезный шаг вперед после семейства ВАЗ-2121: и дизайн что надо, и работает куда тише. Не знаю – мне эта машинка нравится: год назад купил и пока что не пожалел. Безотказной ее назвать не могу, но ничего «из ряда вон» с ней не приключалось. Так что не гоните волну: нормальная тачка за эти деньги.

ШУРИК

■ Вчера встречаю своего знакомого с опытом владения «шнивой» около полугода. Ну как, нравится, спрашиваю – вау, отвечает, очень (до этого владел 2121). Ломается? Не-а! Че, совсем? Ну, правда, КП по гарантии мне поменяли, ну двери периодически регулирую, меня это не напрягает, ну ДМРВ поменял недавно. Вот хочу еще чип-тюнинг сделать, а то что-то тянет плоховато. А так машина – зашибись!!! Без комментариев...

BANANAN

«Шнива» – странное изделие, которое постоянно сыплется, а потом дорого и долго ремонтируется.

■ Было у меня несколько автомобилей – от ВАЗ-2102 до десятилетних иномарок, но такого количества неисправностей не было ни у одной. Ну не может же по очереди ломаться абсолютно все! Да и в разговорах с коллегами по несчастью – владельцами «Шеви» – наслушался всего. Какая же это иномарка? Где хваленое качество «Джи-Эм»? Это – позор!

ЗОТОВ А.Г., САМАРА

Российское – значит, надежное?

■ В январе 2004 года при поездке на зимнюю рыбалку по льду реки Волхов мой ВАЗ-21214 провалился под лед – слава богу, без людей. Поиски с помощью водолазов к успеху не привели. К тому же все осложнялось и труднодоступностью этого района, и сильным течением, и большим весенним паводком. Летом продолжили поиски – безрезультатно. Однако «заело» – занялся вплотную. Итог – нашли! С семиметровой глубины вытащили без водолазов – с помощью больших автомобильных камер обеспечили плавучесть и отбуксировали по воде до места. Сейчас машина, которая провела под водой семь месяцев, уже на ходу. С уважением,

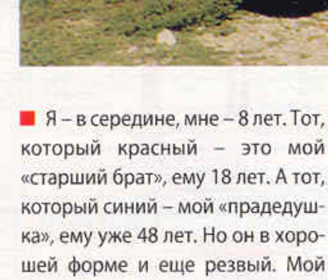
ЕВГЕНИЙ КИРИЛИН, КИРИШИ

С семиметровой глубины вытащили без водолазов.



■ Я – в середине, мне – 8 лет. Тот, который красный – это мой «старший брат», ему 18 лет. А тот, который синий – мой «прадедушка», ему уже 48 лет. Но он в хорошей форме и еще резвый. Мой папа выписывает ЗР – может быть, и меня в нем увидит. Это будет такой сюрприз!

ДИМА, НОВОМОСКОВСК



■ Почему современные «волги» и «лады» такие плохие? К примеру, на свежем ГАЗ-3110 я за полтора года заменил три карданных вала, две коробки передач, генератор, два тормозных цилиндра, редуктор заднего моста, сцепление, бензонасос, резину «Таганка» и т. п. По-моему, каждый объект, создаваемый руками человека, имеет свою «душу», но, видимо, нынешние рабочие автозаводов в принципе не способны «вложить» в те детали и узлы, что они делают, «душу» достойного уровня. Для сравнения: уровень качества изготовления самолета ТУ-154 составляет 95%, а «Волги» – всего 65%! Интересно, что в 50-х годах этот показатель у ГАЗ-21 был 80%, как и у «Мерседеса». Сегодня все упирается даже не в деньги, а в отношение к работе. Поэтому рабочие должны получить бесплатное образование, причем обязательно с гуманитарными дисциплинами. Бездуховный работник ничего путного не создаст. Но прекращать выпуск той же «Волги» – недопустимо .

НОВИКОВ Г.И., ДОМОДЕДОВО

УЛЫБНЕМСЯ?



■ Летом ездили с женой на Азовское море. В станице Голубицкая просто не могли не остановиться возле этих «шедевров» – оцените сами…

Кстати, однажды ваш журнал спас нас от пожара в квартире! Сижу, читаю, как вдруг слышу вопли жены на кухне. Прибегаю – мусорное ведро горит, огонь уже ползет на занавеску, а под рукой – ничего: пришлось тушить журналом! И потушил! А затем с чистой совестью дочитал остатки журнала до конца.

МИХАИЛ АБРАМОВ, ЛИПЕЦК

■ Я – врач, кандидат медицинских наук. Сыновья – один строитель, другой тоже врач. На моей последней «Волге» был номер 938, у сыновей на «жигулях» – тоже 938. Теперь мы все ездим на «тойотах»: я – на «Карине», а дети – на «Авенсисах». И опять постарались получить свои «счастливые» номера – такой у нас «бзик», что тут поделаешь. А всем «зарулевцам» желаю езды без гвоздей и жезлов независимо от номерных знаков.

ВИТАЛИЙ ЦЫБУЛЬСКИЙ, С.-ПЕТЕРБУРГ



■ Всем привет! Очень веский аргумент присутствует в дачном поселке Елочка Ступинского района Московской обл.

МАЛАХОВ М.А., МОСКВА



АПРЕЛЬСКУЮ ПОЧТУ ИЗУЧАЛ
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

P.S. *«Зарулевцы»! Пожалуйста, не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.*

УЛЫБНИТЕСЬ!

Елизавета Кочубеева

В юном месяце апреле, мало того что в старом парке тает снег, есть еще один замечательный праздник – день смеха. И очень уж хочется на фоне всеобщего авитаминоза подарить «зарулевцам» немного бодрости и веселья или заставить хотя бы улыбнуться. А для этого лучше всего вспомнить несколько забавных историй – так сказать, былин – из нашей самой обычной скучной жизни…

ВЗЯЛИ НА ИСПУГ

Москва, Таганская площадь, светофор, красный. В первых рядах – «девятка», обклеенная «чайниками» и «каблучками», а прямо за ней – «Форд» со всеми атрибутами гаишной власти. Девушка в «девятке» нервно оборачивается, волнуется, ерзает – еще бы, разве усидишь спокойно с такими-то соседями! Искренне желая успокоить несчастное создание, один из сидящих в «Форде» включает громкоговоритель: «Девушка, милая, да не волнуйтесь вы так, сейчас спокойно включаете первую и вперед. На старт, внимание, марш…»

Сначала раздался глухой удар, а потом над площадью полетели такие слова… А все потому, что от такой заботы девушка перепугалась еще сильнее и на команду «марш» вместо первой передачи включила заднюю! Со светофора так никто и не тронулся – у всех была истерика. А гаишник все кричал в громкоговоритель: «Я же… говорил, не вставай ты за этой….»

ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ – ЧЕСТНОСТЬ

На посту ГАИ служитель упомянутого органа с полосатой палкой наголо вылавливает одну неприметную машинку. За рулем – очень обаятельная особа. В ходе проверки документов инспектор начинает интересоваться техосмотром. Барышня долго роется в сумочке. Дальше – картина маслом: «Ой, вы представляете, забыла талончик у соседа забрать. Но я его уже купила…»

«Ну, тогда ладно…» – растерянно протянул гаишник. Девушка забрала документы и уехала. А он все продолжал стоять в той же позе – бледный, с выпученными глазами, как статуя а-ля Церетели.

НЕ УКРАДИ

Одна очень милая дама отправилась в банк обналичить некоторую сумму. Из банка она заехала в магазин, а вернувшись, бросила сумочку на переднее сиденье и собралась домой – у сына был день рождения. Но тут в окно постучал молодой мужчина и начал задавать вопросы из серии «Как пройти в библиотеку?». Девушка достала дорожную карту, и они вместе стали определять маршрут. Неожиданно молодой человек попрощался и пошел совсем в другую, не нужную ему сторону. Девушка пожала плечами и случайно бросила взгляд на сиденье. Батюшки, обокрали!

И вдруг она услышала дикие вопли. Из подворотни врассыпную выскочила группа мужчин, среди которых был и ее любитель библиотек. Девушка, одновременно заливаясь слезами и хохоча, быстро нашла на дорожке между домами свою сумку…

А дело было вот в чем: сразу после банка девушка зашла в магазин, чтобы купить своему сыну подарок – мадагаскарского шипящего таракана, которого чаще называют поющим. Контейнер с этим омерзительным существом она положила в сумочку, а все деньги заблаговременно спрятала в карман.

Видимо, пока неаккуратные воры несли ее сумку, крышка открылась и шипящее чудище оказалось на свободе. То ли грабители приняли его за скорпиона, то ли еще что, но исследовать оставшееся содержимое сумочки они уже не стали...

Короче – с нами не соскучишься! Улыбнитесь себе и окружающим. Расскажите, как анекдот, свою историю соседу по пробке и вы продлите жизнь не только себе! □



Татьяна и Людмила решили поделиться с нами своими превратностями судьбы.

На правах рекламы



ОНА МНЕ ТАК НУЖНА!

Елизавета Кочубеева



Для чего мужчина покупает автомобиль? В ответ на этот вопрос он презрительно хмыкнет – дескать, ему уж точно нужнее, чем нам! Дальнейших обоснований, к сожалению, не последует. Это только женщинам надо находить 145 веских причин для подобной покупки! А еще 259 скандалов придется устроить, дабы окончательно убедить любимого, что это вам необходимо!

Странно… Ведь мужчину куда реже толкают в общественном транспорте, тем более он чаще всего занимает сидячее место, и ни одна бабуля не привяжется к нему с просьбой это самое место уступить! Его маршрут «с работы» никогда не проходит через магазины, и тяжеленных сумок он оттуда не таскает. А маньякам и уличным грабителям куда приятнее подстеречь слабую женщину и совместить, так сказать, приятное с полезным!

Нет, встречаются, конечно, исключения, но это тут же становится темой для анекдотов… «Удачно вышедшая замуж женщина каждое утро садится в машину, за рулем которой неудачно женившийся мужчина» – догадываюсь, какого пола автор сего остроумного творения… А все потому, что у мужчин нет объективных причин для покупки автомобиля в единоличное и безраздельное пользование. Поехать на строительный рынок, к тете за картошкой, отвезти диван на дачу – мы можем сделать это все и сами, нужна помощь лишь в погрузке.

Понимаю: подобные поползновения барышень – удар ниже пояса, то есть по самолюбию. Но покупать машину для того, чтобы торчать в гараже, не помогать по дому и не ездить к маме на выходные – это свинство! Короче, если уж зашел разговор о покупке машины, то вы, дорогие дамы, имеете на нее такие же права, как и ваши благоверные, и причин для этого у вас более чем достаточно!

Объективные причины:
– вы не хотите пользоваться общественным транспортом – там террористы и хамы;
– вы чаще ходите за покупками и вам проще купить все самой, чем писать мужу километровые списки;
– вам страшно идти от метро до дома – мало ли кого можно встретить на улицах нашего чудесного города;
– вы будете ухаживать за машиной лучше, она всегда будет чистой, и при первых же симптомах неисправности вы отвезете ее к специалистам, а не станете доламывать сами;
– водите вы аккуратней и никогда не пьете за рулем;
– вы всегда сможете отвезти в больницу любимого мужа, если вдруг что-нибудь случится.

Необъективные, но еще более важные причины:
– если вы не успели накрасить губы дома, всегда сможете сделать это в машине;
– вы не испортите новую шубку под дождем или снегом;
– для опозданий у вас будет весьма веская причина – пробки;
– вы всегда сможете поддержать разговор в мужской компании;
– вы сможете ездить к маме и возить от нее варенье, консервированные помидоры, пирожки, салатики и т.д.;
– вы сможете свозить своего мужа в отпуск, и он вам будет страшно благодарен.

Если вас воодушевил этот далеко не полный список причин, изложите его в мягкой форме своему «кормильцу»… Только прежде чем радостно прыгнуть за руль новенького автомобиля, научитесь ездить так, чтобы список причин для отказа сократился до пренебрежимого минимума! □

На правах рекламы



НЕ ЗАМАЗЫВАЕТ РЖАВЧИНУ — ОСТАНАВЛИВАЕТ КОРРОЗИЮ

• разработан специально для подавления коррозии автомобилей
• не требует очистки и сушки поверхности
• нетоксичный, экологически чистый

ОБРАБОТКА
МОСКВА:
156-83-97, Михалковская ул.,63
196-83-97, 1-Волоколамский пр.,10
940-01-92, 2-я Магистральная ул.,18
119-80-00, Варшавское ш.,91
737-50-56, Электрозаводский мост
135-25-30, Вавилова ул.,21
116-68-48, Андропова пр.,15
330-98-89, 429-71-33, Бутлерова ул.,17
785-77-09, Новоясеневский пр-т., 8

Спрашивайте РАСТ СТОП в аэрозольной упаковке
• ТД "За рулем" • ООО "Георгий-А" • ООО "Ландо-9"
• Каширское ш., 53, к.1 • Кетчерскаяул., 2А • Хабаровская ул., 2
• Новорязанское ш., 3 • Дмитровское ш., 91, 131, 13
• М.Рыбалко, 18 • Егерская ул.,1 • Лесная ул., 20
• Петрозаводская ул., 34, ст.1 • Щелковское ш.,10
• Ярославское ш.,19 и 136 • Ак.Скрябина ул., 4
• Строителей ул., 7 • Загородное ш.,15, к.1 • Шенкурский пр., 2
• Ленинградское ш., 112 • Лескова ул., 22

РЕГИОНЫ

С.-Петербург	(812) 346-49-28
Волгоград	(8442) 32-32-32
Пермь	(3422) 55-42-44
Казань	(8432) 54-23-44
Казань	(8432) 10-95-84
Псков	(8112) 72-07-71
Череповец	(8202) 67-73-57
Смоленск	(0812) 51-33-06
Воронеж	(0732) 71-84-59
Глазов (Удмуртия)	(3414) 3-83-96
Витебск	(212) 26-75-73
Сергиев Пасад	(254) 2-06-91
Подольск	(27) 69-43-40

КЛАССОВЫЙ ВРАГ

Павел Лавренов

Всю жизнь я страдал от машин Горьковского автозавода. Всегда на трассе находилась «Волга», а порой и не одна, которой мешал мой автомобиль. С детства «Волга» стала для меня классовым врагом: купить ее нереально, а когда появилась в продаже, то перестала быть актуальной. Но по сравнению с «жигулями» она всегда была мощнее, и каждый раз, когда я уходил в правый ряд, то мечтал поквитаться, глядя вслед медленно удаляющейся корме враждебной «баржи». Это время настало благодаря «Пассату».

«Фольксваген-Пассат В3» с кузовом универсал никогда не представлялся мне автомобилем мечты. Тем более видавший виды, 13-летней давности, с неизвестным пробегом и двухлитровым движком. Из того, что называется опциями, всего лишь легкосплавные 14-дюймовые диски, электролюк с двумя положениями и новая ABS – ни кондиционера, ни электропакета. К тому же автомобиль был битый: удар пришелся в левое переднее крыло, отчего пострадали левый лонжерон, кузовные детали (включая стойку ветрового стекла), колесо, оптика и пластик. В рейтинге угоняемости такие «пассаты» стабильно занимают верхние строчки: их в основном воруют для разборки. Какой трезвомыслящий захочет приобрести такое чудо за 2500 долларов?

Один сумасшедший нашелся-таки. Поначалу никому не говорил о своем приобретении, боялся – засмеют. Занимаюсь ремонтом автомобилей, а потому «по долгу службы» обязан отличать живые машины от укатанных «помоек»... Однако желание иметь большой универсал по приемлемой цене взяло верх. Ни «четверка», ни «одиннадцатая» меня категорически не устраивали, в итоге я остался наедине с этим «народным» автомобилем урожая 1991 года.

Ремонт вышел нецензурно дорого и превысил все разумные сроки. Шесть месяцев сверхурочных работ и более 4000 «зеленых» чуда не совершили, но привели автомобиль, что называется, в чувство. Заменили все стойки с пружинами, покрасили кузов, полностью перебрали всю переднюю подвеску, поменяли радиатор и большую часть всех резиновых патрубков, а также некоторые датчики (пришлось покупать новые за евро), отмыли и заштопали салон. Всплыли и некоторые огрехи ремонтов из прошлой жизни, но их удалось устранить весьма быстро.

Раньше не думал, что черный цвет может так сильно влиять на внешность автомобиля. Во-первых, этот цвет просто обязан быть чистым – даже в хорошую погоду «Пассат» приходится мыть минимум два раза в неделю. Во-вторых, на его фоне неравные зазоры и плохо подогнанные уплотнения заставляют вас краснеть и волей-неволей приходится доводить все кузовные минусы до почти немецких стандартов. Но если все это сделать, то, глядя на отражение вечерних огней в черных лаковых боках, испытываешь полное эстетическое удовлетворение.

Задние подголовники можно вставить в торец подушки – очень удобно!



Рад, что не утратил чувство, которое позволяет человеку быть счастливым от обладания раритетным «Пассатом».

Сейчас технически исправный универсал трудится на благо себе подобных: возит запчасти для ремонта. Огромный багажник вмещает даже целые пластиковые бамперы от «Ауди-А6» и А8. Задние сиденья раскладываются по частям, образуя ровный пол, а широкий и высокий проем позволяет запихивать неудобные габаритные грузы. Очень тронуло отношение к задним подголовникам: когда складывают сиденья, то их вынимают из спинки и вставляют в торец подушки, так что при сложенных сиденьях они никому не мешают и не занимают места. Многочисленные ящички и кармашки напоминают склад магазина «1000 мелочей»: обидно только, что при всем этом в багажнике не нашлось места для полноценной запаски.

Отдельное спасибо полочкам под рулем: в них можно бросить связку ключей, блокнот с ручкой и т.д. Все это влезает без труда и не вываливается под ноги при резком старте. Передние кресла очень комфортны и отлично фиксируют тело – замечу, мой рост за 190 см. Сзади, кстати, большое пространство для ног.

Комбинация приборов проста и лаконична, а все кнопочки удобно расположены и не требуют привыкания. Правда, алгоритм работы некоторых систем может озадачить. Так, задний стеклоочиститель жил своей собственной жизнью две недели, пока на заправке я не узнал секрет его включения-выключения у похожего на меня чудака. Стеклоподъемники работают без риска оторвать руку, двери закрываются с первого раза. Очень нравится люк: каждый день открываю и закрываю его раз по десять и радуюсь как ребенок.

Обзорность хорошая, хотя толщина стоек, на мой взгляд, великовата. Рулевая колонка зафиксирована неподвижно и низковато для моего роста – напоминает вазовские «восьмерки». С плавностью хода все в порядке, а вот управляемость несколько обескураживает: при поворотах не всегда ощущаю требуемый угол поворота баранки. Если машина не загружена, наблюдаются валкость и склонность ее к раскачке. Все панели салона молчаливы, чего не скажешь о моторе. Двухлитровый агрегат по своему звучанию напоминает грузовик или трактор: до 3500 об/мин все трещит и трясется, а потом лучше вообще не обращать на это внимания. Зато после 4000 об/мин у движка открывается второе дыхание и набор скорости происходит едва ли не быстрее, чем с места. Именно в этот момент чувствуешь свое превосходство над «волгами»...

По управляемости, честно говоря, мой «Пассат» недалеко ушел от обидчика, но немецкие лошадиные силы делают свое дело. После 160 км/ч мне продолжают мигать фарами, но отстают. Правда, уже на 140 км/ч становится страшно, но для полного морального удовлетворения обычно достаточно лихо разогнаться и уйти в правый ряд – гордо и независимо. Очень приятно, что среди отечественных авто у меня не осталось конкурентов. Впрочем, иногда самому смешно, как много положительного я нахожу в технике прошлого столетия. Ведь мой «Пассат» – не быстроходный лайнер, а обычный сухогруз...

Расход топлива составляет 10–11 л/100 км – в общем-то много. Но уверен, что это меньше, чем у вражеской «Волги». Обслуживание машины дешевле вазовского. Сейчас среднее ТО (каждые 8–10 тыс. км) обходится примерно в 130–140 долларов (предыдущий ВАЗ-21099 «кушал» за те же километры примерно 220 долларов).

В коммерческом плане я, конечно, проиграл: продать автомобиль 1991 года выпуска за 7000 долларов вряд ли удастся. Но все же я доволен: в моих руках теперь уже достойная машина, которая еще поездит и поработает. Доводить ее до плачевного состояния не намерен – считал и считаю: все выезжающие на дорогу автомобили должны быть хотя бы технически исправны. А мой «Фольксваген» переживет многих. К тому же у меня младший брат подрастает – хотелось, чтобы он начинал не с «копейки», как я когда-то. Рад еще, что не утратил чувство, которое позволяет человеку быть счастливым от обладания раритетным «Пассатом». Не знаю, оптимизм это или просто глупость, но пусть лучше глупость при хорошем настроении, чем вечные сетования на низкое качество, паршивую сборку и отвратные запчасти. □

На правах рекламы

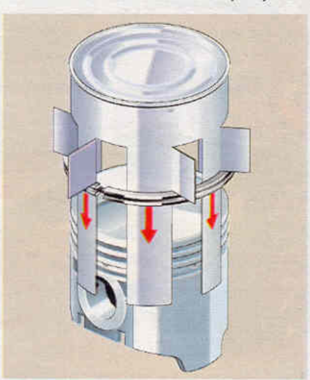


И. КРОТЕНОК,
Владивосток

Большинство приемов **удаления воздуха из тормозной системы** страдает общим недостатком: для прокачки необходима дополнительная жидкость. Я обхожусь без нее, используя большой (50 мл) медицинский шприц. На клапан для прокачки тормозного цилиндра надеваю кусочек шланга, с ним и соединяю шприц. Открыв клапан, отсасываю жидкость с воздухом, затем его закрываю, а жидкость из шприца сливаю в бачок. В таком случае и помощник не требуется.

А. БЕЛЯКОВ,
Иваново

Чтобы не повредить **поршневые кольца** при их установке в канавки поршня, использую приспособление, показанное на рисунке.



Для его изготовления цилиндрическую стенку металлической банки я разрезал на лепестки и сделал на каждом выступы, чтобы упершееся в них кольцо стояло без перекоса.

Н. ХАННАНОВ,
Альметьевск

На **автомобилях ВАЗ** «восьмого» семейства **нижний болт крепления генератора** при демонтаже упирается в лонжерон, что вынуждает прибегать к монтажке и действовать с немалым усилием. Сточите один из углов головки болта, как показано, и о проблеме забудьте!



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



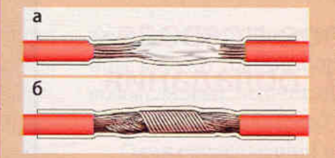
Лучшим в этом номере назван совет Валерия ЖАРИНОВА из Москвы. Его предложение полезно для многих автомобилистов, не говоря уже о ремонтниках. К тому же оно универсально – применимо к любому автомобилю и не требует сложных приспособлений.

Окончил МАМИ в 2001 году. Служил в армии водителем автомобиля ЗИЛ-131, накопил немалый опыт по эксплуатации и ремонту техники. В 1986 году после демобилизации работал на АЗЛК автослесарем в управлении конструкторских и экспериментальных работ, занимался подготовкой автомобилей к госиспытаниям и тестам. Сам участвовал в доводочных и ресурсных испытаниях автомобилей, а также в многочисленных пробегах по дорогам России, Скандинавии, Средиземноморья. Свой первый автомобиль «Москвич-2140» приобрел в 1987 году, сейчас езжу на «Москвиче-2141» с двигателем «Форд-1,9 TD». Надеюсь, мое предложение заинтересует автомобилистов, самостоятельно обслуживающих свои машины.

Автору лучшего совета редакция вручает премию 5000 рублей, а компания Zoom Energy Corp. – набор автокосметики Turtle Wax® серии EXTREME: «Быстросохнущий восковой автошампунь», «Автополироль», «Моментальный полироль», «Полироль для панели приборов, бамперов и шин», «Очиститель стекла».



При ремонте **электропроводки в автомобиле** приходится соединять провода. Наилучшее соединение дает, как известно, пайка (**а**), но оно подвержено коррозии. Чтобы избежать ее, я защищаю соединение «Мовилем», а поверх – термоусадочным кембриком. Результат – стопроцентная герметичность. Но есть еще и другой враг – вибрация. Противостоять ей может только провод, дополнительно закрепленный изолентой, хомутом и т. д. на кузове, жгуте проводов рядом с местом пайки. В ином случае предпочтительна скрутка (**б**) – но тоже с защитой по моей технологии.



От отдела эксплуатации

Действительно, паяные соединения проводов чувствительны к вибрациям, а их на автомобиле великое разнообразие. Первыми повреждаются жилки проводов рядом с жестким пропаянным участком. К примеру, кембрик, плотно охватывающий провод, закрепляет гибкую часть провода и уменьшает риск такого повреждения.

А. КИСЕЛЕВ,
Стодолище Смоленской обл.

Отвод воды через желобки металлической крыши **УАЗа** ненадежен. Отверстия забивает грязь, вода переливается через край и затекает в двери. Я разрезал желобки в углах (см. рис.) и с помощью эпоксидного клея переделал их так, что вода стекает по наклонным желобкам рамки ветрового стекла.



А. ГРАЩЕНКОВА,
Смоленск

На холостом ходу **дроссельные заслонки у карбюратора «Озон»** должны быть полностью закрыты. Проверяю это так. На холостых оборотах со штуцера отбора разрежения для вакуумного регулятора снимаю резиновую трубку и подношу к нему ложку с водой. Если штуцер ее втягивает, значит, дроссель первой камеры приоткрыт – нужна регулировка. Дроссель второй камеры проверить проще: на холостом ходу плавно вывертываю держатель с топливным жиклером переходной системы. При закрытом дросселе работа двигателя не должна измениться.



А. МАТВЕЙЧУК,
Заводоуковск Тюменской обл.

В снег и ненастье **преодолевать труднопроходимые места** в дороге помогут два куска металлической сетки. Забуксовали – подложите под ведущие колеса и выберетесь. Не забудьте после этого хорошо отряхнуть «помощников» и спрятать их в багажнике.

УВОД

Один из лучших ответов на непростую задачу № 25 мы получили от Павла ВДОВИНА из Подмосковья. Ему достанется наш приз – 6000 рублей.



Рисунок Сергея Савилова

Отчего «четверка» стала неустойчивой? По мнению многих, матерый дачник Сеня, в отличие от соискателей премии, не знал простых вещей – и перегрузил багажник. Так ли это?

Вернемся к условию задачи. Сначала «четверка» Сене не понравилась. Но где тут хотя бы намек на слово «неустойчивость»? Пересев за руль незнакомого автомобиля, многие какое-то время к нему адаптируются – и только! Так что груз был размещен правильно. Устойчивость же, если вы не забыли, стала «никакой» после перестановки колес.

Изучая письма, мы также поняли, что в вопросах поведения машины на дороге большинство (!) из вас ориентируется слабее, чем в устройстве «железяк»... Очень жаль, друзья. Уж лучше бы наоборот, поскольку речь о безопасности. Обратимся к терминологии.

Что такое «неустойчивое равновесие», все проходили в школе. Отсюда один шаг до «неустойчивого автомобиля». Его руль – как шест в руках канатоходца: зыбкое равновесие поддерживается непрерывным его перемещением. Чем быстрее и точнее, тем лучше. Неустойчивый автомобиль нужно «ловить» рулем, не позволяя рыскать. Любую траекторию – только отпусти руль! – машина тут же «загибает» все круче, пока задняя ось не обгонит переднюю, войдя в занос.

Не нужно это путать с тем, когда машина вполне послушна, но руль немного тянет в одну сторону. Таковы многие переднеприводные. Кто-нибудь жалуется на их неустойчивость? Нет. Ведь усилие стабильно, его легко парировать.

В чем же разгадка Сениной проблемы? Вопреки байкам эластичные шины не «катятся как по рельсам»! Попробуем развернуться с минимальным радиусом. Это возможно на малой скорости. Чуть прибавим – ширины улицы мало, машину выносит на бордюр. Дело в том, что шины в повороте «подламываются» – и с каждым оборотом их все сильней уводит к внешней стороне поворота. Чем больше скорость, круче поворот, больше нагрузка на шину и меньше давление в ней, тем сильней увод. У шины с мягким протектором и высокими шашками увод больше, чем у лысой.

Сочетание большого увода задних шин и малого передних опасно: если вовремя не вмешаться, автомобиль все больше отклоняется внутрь поворота – масса, приходящаяся на задние колеса, движется по траектории все большего радиуса. Возникает порочный круг: увод создает дополнительную центростремительную силу, которая увеличивает увод! Если водитель это прозевал – занос неминуем.

Но беда еще и в том, что обратное корректирующее движение руля (особенно – неумелое!) опять-таки вызывает чрезмерный увод задка! Машина неустойчива. Очень коварна она при высокой скорости, на скользком покрытии и т. д., когда занос может произойти совершенно неожиданно.

Давление в шинах сильно сказывается на поведении автомобиля. Оптимальное указано в любом руководстве по эксплуатации автомобиля – и это результат серьезных испытаний. Для «четверки» рекомендуют 1,6 кгс/см^2 в передних шинах и 2,1–2,3 кгс/см^2 в задних. Большое давление предотвращает чрезмерный увод тяжелой кормы. Ну а что же натворил забывший об этом Сеня? Сзади слева поставил колесо с минимальным давлением, что сразу увеличило увод по задней оси до неприемлемого. Впереди оказалась запаска, давление в которой, если зять – практичный человек, было максимальное. (Стравить воздух легче, чем накачать.) Результат – уменьшение увода передка. Итог – неустойчивость.

Кстати, о грузе. Четверть тонны, даже при правильном размещении в салоне, существенно больше нагружает задние колеса, чем передние. А это еще один повод держать в шинах положенное давление, что и должен был сделать Сеня.

Мы поздравляем Павла Вдовина с победой в этом туре!

ЗАДАЧА ДВАДЦАТЬ ВОСЬМАЯ

«НЕ ДРЕЙФЬ!»

Валера ехал довольно шустро: километров сто его старенькая «Нива» выдавала легко. Въехали под тучку, в самый ливень, я и говорю: давай, мол, аккуратней! Асфальт неровный, скользкий, да и шины у тебя прилично сношены, с какими-то «плешками». Валера только процедил в ответ: «Не дрейфь…» – на том и закончил: «Ниву» внезапно занесло, она пересекла дорогу, обочину – и оказалась в подсолнухах. Нам повезло – не опрокинулись!

Валера загрустил. Он гордый. Незадолго до этого поменял шаровые, сайлент-блоки, кое-что в рулевом, сзади – новые штанги… Отчего такой конфуз?

Надеемся, читатели ситуацию прояснят.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 мая 2005 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru.

Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

СТИЛЬ ЖИЗНИ



http://www.vaz.ee

Чем живут создатели этой страницы, становится сразу же ясно по слогану «тюнинг, как стиль жизни». Упор сделан на доработке самых доступных моделей – вазовской «классики», «самар» и «десяток». Сие поле, как известно, истоптать сложно. Подборка материалов и советов касается самых разных «закоулков» машины и разбита на разделы: подвеске, двигателю, трансмиссии уделено свое место на сайте. Причем речь идет не только о том, как придать автомобилю спортивный характер, но и о хитростях, тонкостях эксплуатации. Информация самого разного толка и из разных источников: тут и дайджест публикаций СМИ (в том числе «За рулем»), и советы автолюбителей, и опыт кулибиных.

Очень любопытен раздел «Автобаза», где каждый зарегистрировавшийся может разместить фото и данные о своем автомобиле. Для меня, никогда не увлекавшегося тюнингом, неожиданно интересной оказалась графа «количество вложенных денег». Вот, например, ВАЗ-2107 1997 года из Москвы. В его «эксклюзивный обвес», доводку двигателя и подвески хозяин вбухал 4000 долларов. А вот «Нива» образца 1990-го из Сургута, стилизованная под «Ленд-Ровер» и облегчившая кошелек хозяина «всего» на 2000 долларов. Кстати, пообщаться с этими людьми запросто можно в форуме.

Владельцы отечественных авто, как никаких других, стараются выделиться из толпы собратьев. Это еще раз доказывает фотогалерея с сотнями вариантов внешних усовершенствований. Причем фото присылают не только из России, но и из Эстонии, Болгарии, Финляндии. Присоединяйтесь!

ЛАПИДАРНОСТЬ

http://www.sokr.ru

Вообще-то этот сайт автомобильный не на сто процентов, но обойти его вниманием невозможно – настолько он любопытен. Страничка полностью посвящена такому непредсказуемому предмету, как аббревиатуры. Собранные в словаре сокращения касаются самых разных сфер, но нас, конечно, в первую очередь интересуют машины.

Попробуйте разобраться в многообразии систем современного авто. Возможно, большинство из нас знает, что такое ЭСУД или РХХ. Но достаточно взять проспект, представляющий любую серьезную модель, и вопросы непременно возникнут: что такое ASR? Или DSC? Можно сказать, каждая фирма считает своим долгом наречь систему стабилизации своим именем, а затем моментально сжать его в аббревиатуру. Даже если когда-то о ней и слышал, то сразу не вспомнишь. Вот тут-то расшифровка «онлайн» и окажется весьма кстати, благо в базе собрано более 70 000 (!) сокращений.



«Рассекретить» можно английские и немецкие аббревиатуры, но самое большое удовольствие все же получаешь от родного языка. Например, сокращение КПП, помимо знакомого нам автомобильного значения, имеет еще 33, среди которых медицинское «контагиозная плевропневмония» и военное «командно-пилотажный прибор». Воистину – богат русский язык! Если вы знаете редкую аббревиатуру, можете добавить ее в базу и потешить самолюбие. Ну и напоследок кликните кнопку «погадать»: вам выпадет аббревиатура, которая определит судьбу. Результаты бывают на редкость смешные. Только чаще трех раз не гадайте, советуют авторы проекта, а то предсказания сбываться перестанут...

СВОЯ КОЛЕЯ

http://www.tyres.msk.ru

Вы знаете, в каком году появилась пневматическая шина? Можете прочитать индексы, позволяющие определить дату выпуска покрышки, ее скоростные и несущие характеристики? Даже если вы ответили на вопросы утвердительно, все равно занесите в «избранное» адрес из подзаголовка.



Здесь, например, подробное описание конструкции современных шин, причем не только автомобильных, но и авиационных. Правила эксплуатации легковых и грузовых шин хоть и изложены «официальным языком», содержат полезную информацию о гарантии на покрышки и правильном хранении. Кто знает, может быть, инструкция по демонтажу шины однажды вам пригодится, в дороге бывает всякое... Прочтите о дефектах, возникающих при эксплуатации. Ведь протектор, как лакмусовая бумажка, сигнализирует о неисправности подвесок, неправильном давлении и прочих потенциально опасных явлениях.

Держать руку на шинном пульсе позволяет рубрика «новости». В ней, кстати, размещены и анонсы крупных выставок. Если вас заинтересовала информация из первых рук, найти ее можно без проблем, благо на странице есть удобная система ссылок на сайты фирм – российских имен здесь два десятка, а зарубежных – добрая сотня! В отдельную папку выделены производители шипов.

Наконец, приятный сюрприз – раздел «фотогалерея». Вы думаете, здесь собраны изображения шин? Да, но не только. Рядом с каждой непременно сфотографирована девушка. А иногда шин нет и вовсе. Так что если знаменитый календарь «Пирелли» вам заполучить не удалось, пробел можно частично восполнить...

По сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**

Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.

РАФ-982-I «Циклон», прозванный на заводе «Сусликом», базировался на узлах ГАЗ-21.

ПРОСТО «РАФИКИ»

Сергей Канунников

Как солдат, мечтающий стать генералом, каждый директор предприятия стремится его расширить. Вот и Илья Иванович Позняк – в 1960-х руководитель Рижской Автомобильной Фабрики (РАФ) – горел желанием вывести ее на новый уровень.

Предприятие родилось в 1954-м, начав с 29-местных автобусов на шасси ГАЗ-51. В 1957-м перед Всемирным фестивалем молодежи и студентов здесь создали первый в СССР микроавтобус РАФ-10 с двигателем «Победы», известный тогда под именем «Фестиваль». Сделали также партию укороченных на одно боковое окно РАФ-8 «Спридитис» на узлах «Москвича-407», а в 1959-м начали производство модели 977. Она стала развитием того же «Фестиваля».

Завод выпускал всего около 3000 машин в год, а конвейер существовал в виде тележек, которые передвигали вручную.

Позняк понимал: чтобы убедить минавтопром, а затем и более высокие ин-



Прототип со стеклопластиковым кузовом РАФ-982-0 построили в 1965 году.



Второй образец РАФ-982-I отличался двумя фарами и элементами отделки.

обычное для советского автопрома решение. Две группы, по четыре конструктора в каждой, начали проектировать машины совершенно независимо. Более того: им настрого запретили обсуждать свои работы. Зато условий, ограничивающих фантазию, было всего два: машина должна быть 12-местной (на одного пассажира больше, чем в РАФ-977) и базироваться на серийных агрегатах «Волги» ГАЗ-21. Иных просто не было, а разрабатывать, тем более выпускать оригинальные, для небольшого предприятия никто бы не стал.

Удивительно, насколько разными получились машины. Микроавтобус группы Мейзиса с заводским обозначением РАФ-982-I довольно сильно, особенно в профиль, напоминал «Форд-Транзит». Автомобиль полукапотной компоновки окрестили «Циклон», а надпись на борту сделали по-английски – Cyclone. То ли за такое сочетание латинских букв, то ли за внешность автобус с коротким «носиком» остряки на заводе быстро нарекли «Сусликом». Впрочем, на этой машине, как и на второй, была еще и надпись Latvija.

Второй автомобиль – плод работы группы Эйсерта – РАФ-982-II вагонной компоновки даже на фоне вполне современного «Циклона» выглядел футуристично. Смелые рубленые линии придавали ему авангардный, отчасти даже неземной вид.

Многие на заводе относились к вагонной компоновке скептически, в первую очередь опасаясь за безопасность водителя и переднего пассажира. И все же в Москву в министерство во главе с глав-

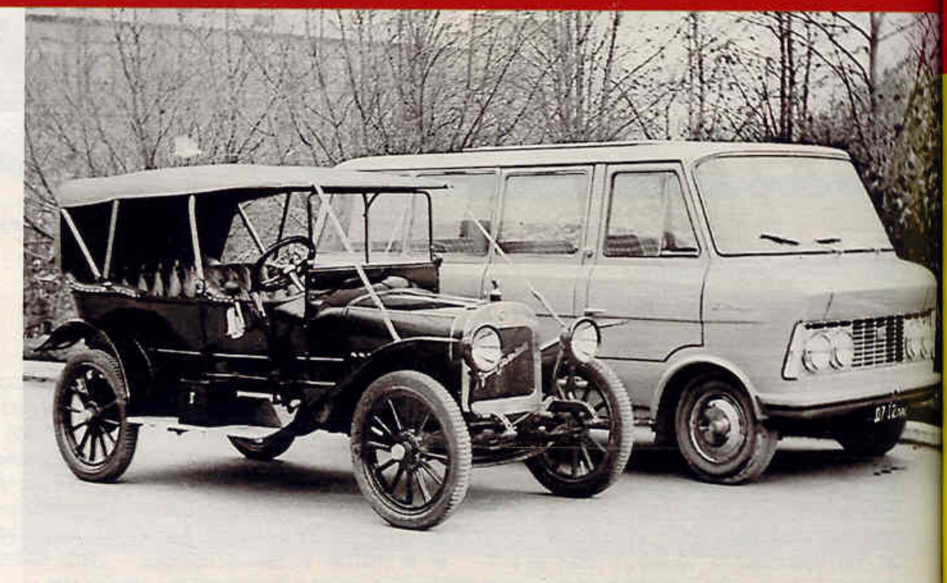


Стеклопластиковый РАФ на основе «Циклона» создали в НАМИ в 1971 году.

Рижане, конечно же, не упустили случая запечатлеть «Циклон» рядом с «Руссо-Балтом» – первенцем серийного производства автомобилей в России.

станции в необходимости постройки нового завода, нужно показать перспективный автомобиль. Пробой пера заводских конструкторов и дизайнеров стал так называемый РАФ-982-0 со стеклопластиковыми панелями кузова. Этим материалом в те годы бредили многие, а в СССР прототипы из него НАМИ делал еще в 1950-х (ЗР, 2005, № 2). Выглядел тот РАФ не очень притязательно, не говоря уже о том, что серийное производство автобуса с металлическим каркасом кузова и деталями из пластика казалось в те годы весьма проблематичным.

Не было единства и во мнении, каким должен стать новый микроавтобус – вагонной или капотной компоновки, и в 1965-м руководство РАФ приняло не-



Прототип РАФ-982-II в 1960-х выглядел очень необычным и авангардным.



Предсерийный образец РАФ-2203 – «причесанный» РАФ-982-II с агрегатами уже не 21-й «Волги», а ГАЗ-24. Начало 1970-х.

ным инженером завода Реджинальдом Баллод-Наградовым поехали обе машины – решили продемонстрировать большие возможности маленького завода.

Межведомственная комиссия, куда помимо сотрудников министерства входили специалисты НАМИ, медики (РАФ был основным производителем «санитарок»), одобрила «Циклон». Полукапотный автомобиль не только имел преимущества по развесовке и безопасности, но и смотрелся более близким к серийному производству. Приехавшие в Москву не спорили. Полномасштабных испытаний еще не провели, однако какие-то впечатления о машинах у них уже были.

Решением министерства остался, однако, очень недоволен директор РАФ. Он полагал, что только авангардный РАФ-982-II способен побудить руководство принять решение о строительстве нового завода. Старый – на улице Дунтес – расширять было попросту некуда, а для Позняка эта задача была главной.

Вторая рижская экспедиция в Москву смогла переубедить комиссию. К производству приняли РАФ-982-II, его и изобразили на приглашениях на торжественную закладку первого камня нового завода в Елгаве, в 50 км от Риги, 25 июля 1969 года.

Пока строили завод, доводили и машину – РАФ-2203, получивший официальное имя «Латвия». Медикам автомобили показывали раз пятнадцать – кардиологи, хирурги, другие узкие специалисты выдвигали свои специфические требования.

«Циклон», он же «Суслик», в начале 1970-х для рижан уже стал историей, а в НАМИ на его основе создали еще один прототип со стеклопластиковыми панелями кузова. Продолжения эта работа не получила.

Новый завод с нормальным конвейером назвали, как было принято в те годы, в честь XXV съезда КПСС. Серийное производство РАФ-2203 начали в феврале 1976-го (к открытию съезда) и выпускали до 17 тысяч ежегодно в течение 20 лет. На его основе делали десятки модификаций – от грузовичков и пассажирских автопоездов до совсем необычных узких электромобилей для... секретной работы под землей.

Несмотря на то что РАФ-2203 выглядел вполне свежим очень долго, у него было немало недостатков. Кое-что с годами удавалось улучшить, но многое до серийного производства так и не довели. Других подобных машин в СССР просто не было. И много лет понятия микроавтобус, маршрутка и «скорая помощь» ассоциировались для нас с машинами, которые, не мудрствуя, обычно называли просто «рафиками». □

Редакция благодарит Реджинальда Альбертовича Баллод-Наградова за помощь в подготовке материала.

«ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» «ХЁНДЭ»

С конца зимы телефонная «горячая линия», открытая эксклюзивным импортером «Хёндэ» в России компанией «Карнэт-2000», стала всероссийской. Ее новый номер – 8-800-200-74-47. Житель любого региона России может теперь бесплатно получить самую оперативную информацию о модельном ряде, комплектации и наличии автомобилей, выбрать ближайший салон или технический центр и узнать об условиях продаж, обслуживания и ремонта.

30 «МИНИ-КАБРИО»



В столичном магазине «Артиколи Весна» прошла российская премьера «Мини-Кабрио». Он поступит в продажу в салоны дилерских центров «Мини» – «Автодом» и «Борис Хоф» (Москва), «Евросиб-Лахта» (С.-Петербург), «Локо моторс» (Ставрополь). Новый кабриолет выпущен тиражом всего в несколько тысяч и предлагается в трех вариантах: «Мини-Уан» (66 кВт/90 л. с.), «Мини-Купер» (85 кВт/115 л. с.) и «Мини-Купер S» (125 кВт/170 л. с.). России на этот год выделена квота в 30 «кабрио» по цене от 23 600 евро. Кстати, эта изначально недешевая машина находит покупателей в России: в прошлом году было продано почти 200 автомобилей, причем в основном в самой богатой комплектации «Купер S».

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«ДЭУ-МАТИЗ» (лидер в классе А) представляет Александр Гнездюк, директор департамента развития ООО «Квин-груп» (импортер-дистрибьютор «УзДэуАвто» в России).



Самая популярная и самая дешевая комплектация автомобиля – базовая. Из-за большого спроса его часто приходится ждать. Клиент подбирает у нас цвет и комплектацию, оформляет заказ и через несколько дней получает автомобиль. Кстати, сегодня выбор из почти двадцати вариантов комплектации, девяти цветов, двух двигателей (0,8 или 1 л) и двух коробок (5-ступенчатая «механика» или 4-ступенчатый «автомат»).

В простой комплектации STD (магнитола с колонками, складывающиеся задние сиденья) автомобиль стоит сегодня 6200 долл., а с кондиционером – 6800. Наиболее дорогой серийный вариант DLX (АКП, гидроусилитель, центральный замок, передние электростеклоподъемники, нейтрализатор, литые диски, дуги на крыше) обойдется в 9600 долл. Между прочим, это самое выгодное предложение для автомобиля с «автоматом»! Добавлю, что у нас еще есть комплектация «люкс». «Матиз» – автомобиль городской, и покупают его в первую очередь горожане. Своим симпатичным обликом и неплохой динамикой (вкупе с надежностью, о чем не раз писал ЗР) он привлекает не только женщин, но и мужчин.

«ЦЕНТР» В НИЖНЕМ

В Нижнем Новгороде компания «ЦЕНТР» открыла новый автосалон с демонстрационным залом площадью 404 м^2 и большой сервисной зоной (1152 м^2). Здесь предлагается полный пакет услуг, включая продажу подержанных автомобилей, кредитные и лизинговые программы, страхование, тест-драйв, «трейд-ин», прокат автомобилей. Все это для одной марки – «Мицубиси».



НОВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ – СРЕДНИЕ ЦЕНЫ В МОСКОВСКИХ АВТОСАЛОНАХ

Модель	Тип кузова	Тип двигателя-число цилиндров-рабочий объем-мощность	Средняя цена
ВАЗ			
ВАЗ-21043	У	К4-1452-52,5	5200
ВАЗ-21047	У	К4-1452-52,5	5200
ВАЗ-21053	С	К4-1452-52,5	4200
ВАЗ-2106	С	К4-1569-54,8	4400
ВАЗ-2107	С	К4-1452-52,5	4800
ВАЗ-21074	С	К4-1569-54,8	4800
ВАЗ-21093i	Х	В4-1499-57,2	6300
ВАЗ-21099i	С	В4-1499-57,2	7700
ВАЗ-21102	С	В4-1499-57,2	7800
ВАЗ-21103	С	В4-1499-66,7	8100
ВАЗ-21104	С	В4-1596-65.5	8500
ВАЗ-21110	У	В4-1499-57,2	8000
ВАЗ-21112	У	В4-1596-59.0	8300
ВАЗ-21113	У	В4-1499-66,7	8100
ВАЗ-21114	У	В4-1596-65.5	8700
ВАЗ-21120	Х	В4-1499-66,7	7800
ВАЗ-21121	Х	В4-1499-69	8200
ВАЗ-21124	Х	В4-1596-65.5	8400
ВАЗ-21130	Х	В4-1499-66,7	6600
ВАЗ-2114i	Х	В4-1499-57,2	6700
ВАЗ-2115i	С	В4-1499-57,2	7100
ВАЗ-2120	М	К4-1690-58	8600
ВАЗ-21214	У	В4-1690-56,1	7400
ВАЗ-2123	У	В4-1690-58,5	11100
ВАЗ-2131	У	К4-1690-56,1	7600
ГАЗ			
ГАЗ-3102-121	С	В4-2286-96	9000
ГАЗ-310221	У	К4-2445-66	6800
ГАЗ-31105	С	В4-2286-96	7600
ГАЗ-3221 "Газель"	Ма	К4-2286-72,2	10100
ГАЗ-22171 "Соболь"	Ма	К4-2286-72,2	10200
ГАЗ-2217 "Баргузин"	Ма	К4-2286-72,2	10200
ИЖ			
"Ода" ИЖ-2126-30	Х	К4-1569-54,8	4800
"Ода" ИЖ-21261	У	К4-1569-54,8	5500
КамАЗ			
"Ока" КамАЗ-11113	Х	К2-750-26	3200
УАЗ			
УАЗ-31512	У	К4-2445-55,9	6500
УАЗ-31514	У	К4-2445-55,9	7800
УАЗ-31519	У	К4-2890-70,6	7000
УАЗ-315195	У	В4-2693-96,6	7300
УАЗ-2206	Ма	К4-2445-55,9	6700
УАЗ-31622	У	В4-2693-96,6	13000
УАЗ-3909	Ма	К4-2445-55,9	6500
УАЗ-3962	Ма	К4-2890-72	6200

Цены приведены в долларах США по курсу 1 доллар = 28,13 руб. Раздел включает следующие данные: марка, модель, тип кузова, число цилиндров, объем двигателя (см³), мощность (кВт). 1 кВт=1,36 л.с.

Обозначения в таблице: В – впрыск К – карбюратор М – мини-вэн Ма – микроавтобус С – седан У – универсал Х – хэтчбек

ЦЕНЫ НА НОВЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Модель	Колесная формула	Полная масса автомобиля (автопоезда), т	Двигатель, рабочий объем, см³	Номинальная мощность, кВт	Средняя цена
ВИС					
ВИС-2347 пикап	4x2	1,69	ВАЗ-21083, 1499	57,2	8200
ВИС-2345 пикап	4x2	1,79	ВАЗ-2103, 1452	52,5	5800
ВИС-2346 пикап	4x4	1,97	ВАЗ-21214, 1690	56,1	8700
ИЖ					
ИЖ-2717 фургон	4x2	1,75	ВАЗ-2106, 1569	54,8	5000
УАЗ					
УАЗ-3303 бортовой	4x4	2,65	УМЗ-4178.10, 2445	55,9	6100
УАЗ-33036 бортовой	4x4	3,05	УМЗ-4218.10, 2890	70,6	6900
УАЗ-3741 фургон	4x4	2,72	УМЗ-4178.10, 2445	55,9	6400
УАЗ-2206 бортовой	4x4	2,77	УМЗ-4178.10, 2445	55,9	7500
ГАЗ					
ГАЗ-2752 "Соболь" фургон	4x2	2,8	ЗМЗ-4063, 2286	72,2	9600
ГАЗ-3302 "Газель" бортовой	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2286	72,2	8100
ГАЗ-2705 "Газель" цельномет. фургон	4x2	3,35	ЗМЗ-40522.10, 2446	100	9800
ГАЗ-33023 "Газель-фермер"	4x2	3,5	ЗМЗ-4063, 2286	72,2	8600
ГАЗ-33027 шасси	4x4	3,5	ЗМЗ-4063, 2286	72,2	9000
ГАЗ-3307 бортовой	4x2	7,85	ЗМЗ-511, 4250	92	8900
ГАЗ-3307 фургон	4x2	7,85	ЗМЗ-511, 4250	92	9300
ГАЗ-3309 бортовой	4x2	8,18	ММЗ-Д245.7, 4750	86	9600
ГАЗ-3309 фургон	4x2	8,18	ММЗ-Д245.7, 4750	86	10400
ЗИЛ					
ЗИЛ-5301 АО бортовой	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	80	11900
ЗИЛ-5301 СС цельномет. фургон	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	80	13200
ЗИЛ-5301 БО шасси	4x2	6,95	ММЗ-Д245.12, 4750	80	11100
ЗИЛ-442160 седельный тягач	4x2	10,5(18,7)	ЗИЛ-508.10, 5969	110	13800
ЗИЛ-433362 шасси	4x2	11	ЗИЛ-508.10, 5969	110	12900
ЗИЛ-433360 бортовой	4x2	11	ЗИЛ-508.10, 5969	110	13400
ЗИЛ-433440 бортовой	6x6	11,17(15,37)	ЗИЛ-508.10, 5969	110	20400
ЗИЛ-45065 самосвал	4x2	11,2	ЗИЛ-508.10, 5969	110	15000
ЗИЛ-45085 самосвал	4x2	11,2	ММЗ-Д245.9, 4750	100	17600
ЗИЛ-433112 шасси	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5969	110	13900
ЗИЛ-433110 бортовой	4x2	12	ЗИЛ-508.10, 5969	110	14200
ЗИЛ-432930-03 бортовой	4x2	12,0	ММЗ-Д245.9, 4750	100	14900
ЗИЛ-433180 бортовой	4x2	14,5(26)	ММЗ-Д260.11, 7130	130	20500
КамАЗ					
КамАЗ-43080-010 бортовой	4x2	11,0	Cummins B180-20	132	26100
КамАЗ-44108-010-10 седельный тягач	6x6	15,4	КамАЗ-740.13, 10857	191	34300
КамАЗ-43114-029-15 бортовой	6x6	15,4	КамАЗ-740.13, 10857	176	33200
КамАЗ-55102-050-15 самосвал	6x4	15,5(27)	КамАЗ-740.13, 10857	176	32900
КамАЗ-5460-002 седельный тягач	4x2	18(40)	КамАЗ-740.32, 11760	265	40400
КамАЗ-54115-010-15 седельный тягач	6x4	19,3(34)	КамАЗ-740.13, 10857	176	29300
КамАЗ-53215-050-15 бортовой	6x4	19,3	КамАЗ-740.31, 10857	176	31800
КамАЗ-43118-011-10 бортовой	6x6	20,64	КамАЗ-740.13, 10857	191	36800
КамАЗ-55111-016-15 самосвал	6x4	22,2	КамАЗ-740.13, 10857	176	34600
КамАЗ-53229-1059-15 шасси	6x4	24	КамАЗ-740.13, 10857	176	32300
КамАЗ-65115-016 самосвал	6x4	24,45	КамАЗ-740.13, 10857	191	37900
КамАЗ-65111-012 самосвал	6x6	24,5	КамАЗ-740.13, 10857	191	41300
КамАЗ-6460-002 седельный тягач	6x4	26(46)	КамАЗ-740.51, 11760	235	46400
КамАЗ-6540-012-10 самосвал	8x4	30,5	КамАЗ-740.13, 10857	191	38600
КамАЗ-6520-006 самосвал	6x4	33,1	КамАЗ-740.51, 11760	235	52100
КрАЗ					
КрАЗ- 6322 бортовой	6x6	22,73	ЯМЗ-238Д, 14866	243	43000
КрАЗ-6510 самосвал	6x4	24,88	ЯМЗ-238М2, 14866	176	36200
КрАЗ-65101-10 бортовой	6x4	24,88	ЯМЗ-238М2, 14866	176	34800
КрАЗ-6443 седельный тягач	6x6	27,96(58)	ЯМЗ-2328Д, 14866	243	43500
МАЗ					
МАЗ-437040-62 бортовой	4x2	10,1	ММЗ-Д245.9, 4750	100	20700
МАЗ-543302-220 седельный тягач	4x2	15,0(25,35)	ЯМЗ-236НЕ2, 11149	169	21900
МАЗ-543203-220 седельный тягач	4x2	16(36)	ЯМЗ-236БЕ2, 11149	184	27500
МАЗ-533603-221 бортовой	4x2	16,5	ЯМЗ-236НЕ2, 11149	169	30600
МАЗ-544008-030 седельный тягач	4x2	16,8(44)	ЯМЗ-7511.10, 14866	294	42500
МАЗ-555102-2120 самосвал	4x2	17,62	ЯМЗ-236НЕ2, 11149	169	21700
МАЗ-МАН-543268 седельный тягач	4x2	18,5(40)	D2866 LF25, 11967	301	74000
МАЗ-642208-020 седельный тягач	6x4	24,3(44)	ЯМЗ-7511.10, 14866	294	43000
МАЗ-630305-021 бортовой	6x4	24,5	ЯМЗ-238ДЕ2, 14866	243	45300
МАЗ-642508-020 седельный тягач	6x6	24,5(44)	ЯМЗ-7511.10, 14866	294	56500
МАЗ-МАН-642268 седельный тягач	6x4	26,5(44)	D2866 LF06, 11967	338	83500
МАЗ-551605-2125 самосвал	6x4	32,8	ЯМЗ-238ДЕ2, 14866	243	48200
«Урал»					
"Урал-4320-41" бортовой	6x6	17,3	ЯМЗ-236НЕ2, 11149	169	34800
"Урал-44202-0311-41" седельный тягач	6x6	16,77(27,9)	ЯМЗ-236НЕ2, 11149	169	34100
"Урал-5557-40" самосвал	6x6	20	ЯМЗ-236НЕ2, 11149	169	38600
Иностранные автомобили, производимые в России					
КИА-2700 II бортовой	4x2	2,88	D 2700	61	16600
КИА-3000 S бортовой	4x2	3	D 3000	67	18600
КИА-3600 II бортовой	4x2	5,225	TD 3300	88	19400
Иностранные автомобили					
"ИВЕКО-Дейли 35С11" фургон	4x2	3,5	8140-43, 2798	92	34200
"ИВЕКО-Дейли 65С15" шасси	4x2	3,95	8140-45, 3900	103	42400
"ИВЕКО-Евротеч" седельный тягач	4x2	18(44)	8210, 43L, 13798	309	83600*
"ИВЕКО-Стралис" седельный тягач	4x2	18(44)	Cursor 10, 10308	316	89300*
"Фольксваген-Т5 Транспортер" фургон	4x2	2,6	TDI, 1896	63	28300
"Форд-Транзит Коннект" фургон	4x2	2,5	TDI, 1800	66	19100
"Форд-Транзит" фургон	4x2	3,5	TDI, 1998	74	28000
"Мерседес-Бенц Вито 109 CDI" фургон	4x2	2,7	OM 611A, 2151	64	29900
"Мерседес-Бенц Спринтер 316 CDI" фургон	4x2	3,5	OM616 DELA, 2686	115	37200
"Мерседес-Бенц Варио 614D" фургон	4x2	5,99	OM502 LA, 2874	100	53800
"Мерседес-Бенц 1841 Актрос" сед. тягач	4x2	18(40)	OM501LA, 11946	300	86400*
"Мерседес-Бенц 2541 Актрос" сед. тягач	6x2	25(40)	OM501LA, 11946	300	90200*
"Рено-Маскотт 150.55" шасси	4x2	5,5	8140-43N, 2800	107	23800*
"Рено-Мидлум 150.08" шасси	4x2	8,5	dCi 14, 4000	112	57000
"Рено-Магнум Е-Тек 440.19T" сед. тягач	4x2	19(40)	Mack E-TechB/46,12100	324	90800*
"Рено-Премиум 370.19T" сед. тягач	4x2	19(44)	dCi,11100	266	75300*
"Рено-Керакс 350.34" самосвал	6x4	26,0	dCi,11100	266	140800
"Вольво-FL6" шасси	4x2	7,51	TD 63, 5480	132	41600*
"Вольво-FH12" седельный тягач	4x2	18(44)	D12A, 12130	279	85100*
ДАФ-CF 85 седельный тягач	4x2	18(44)	XF 380, 12583	280	79200*
ДАФ-XF 95 седельный тягач	4x2	20,5(44)	XF 430, 12583	316	89000*
"Хёндэ-HD 65" шасси	4x2	6,5	D4AL	85	18300
"Хёндэ-HD 72" шасси	4x2	7,2	D4DB	96	19500
"Хёндэ-HD 390" седельный тягач	4x2	17,92	D6AC, 11149	250	65300
МАН TGA седельный тягач	4x2	19(44)	D2866 LF28, 11967	301	102000
МАН TGA седельный тягач	4x2	19(44)	D2876 LF31, 12800	338	109100*
МАН TGA самосвал (кузов "Бецема")	4x2	33,0	D2866 LF27, 11967	301	116300
"Скания R114 Гриффин" седельный тягач	4x2	18,6(40)	DC11 03, 11000	250	85800
"Скания-R380" седельный тягач	4x2	19(44)	DC11 09, 11000	280	89000*
"Скания-R420" седельный тягач	4x2	19(44)	DC12 14, 12000	310	93400*
"Скания-R164" седельный тягач	4x2	19(44)	DC1601, 16000	428	159400

* Заводская цена.

В таблице представлен уровень цен в долларах США по курсу 1 доллар = 28,13 руб. на автомобили в базовой комплектации с краткой технической характеристикой: колесная формула, полная масса автомобиля или автопоезда, модель двигателя, рабочий объем, мощность (1 кВт=1,36 л.с.).

В ОЖИДАНИИ ДАЧНОГО СЕЗОНА

Игорь Моржаретто

ОТХОДИМ ПОСЛЕ КАНИКУЛ

Трудно поверить, что еще лет пять-шесть назад любую «классику» можно было купить за 2,5–3 тыс. долларов! Сегодня доллар вроде бы падает, а цены, хоть в валютном, хоть в рублевом исчислении, растут.

Вот АВТОВАЗ подвел итоги 2004 года и сообщил: отпускные цены на автомобили «Лада» повысились на 8,5%. «Таким образом, рост отпускных цен на наши автомобили существенно отстает от темпов инфляции», – подсластили пилюлю в Тольятти. Это радует (уровень инфляции в 2004 году в России составил 11,7%), пока не приходится расплачиваться за новую «десятку»...

По прогнозам экспертов, ощутимого роста объемов продаж, а вслед за этим и роста цен ожидали только к концу марта. По традиции, в канун дачного сезона повышенным спросом будут пользоваться разные универсалы.

Средневзвешенные цены на автомобили «Лада» в целом по России в феврале 2005 года выросли всего на 0,5%. При этом розничные в Москве увеличиваются чуть быстрее, чем в Тольятти, причем разница весьма заметна: в начале марта она составляла в среднем 7,6 тыс. руб.!

В вазовском модельном ряду изменение «розницы» происходит неравномерно. Быстрее всего растут цены на «классику»: за один только февраль – на 1,1%. Больше всего дорожали ижевские «четверки» (спрос на универсалы!). В марте они уже стоили в среднем 151,4 тыс. рублей (на 3,1% больше, чем в январе). Зато самую дешевую «пятерку» можно приобрести пока еще по цене от 114 тысяч рублей в Тольятти и от 118 тысяч – в Москве, так же как в январе. Самая популярная наша «семерка» и вовсе за зиму подешевела на 1% (в среднем – 128 тыс. рублей). Оно и понятно: «классика» – не самый удобный автомобиль, когда кругом гололед и заносы…

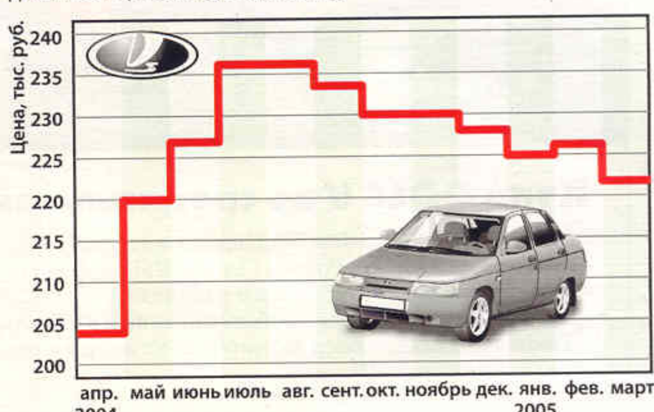
В начале марта автомобили семейства «Самара» стоили в салонах в среднем 189,5 тыс. рублей, что выше январских цен на 0,4%. Средняя же цена моделей «десятого» семейства в феврале фактически не изменилась – 233 тыс. рублей. Самый доступный среди вазовских «десяток» по-прежнему восьмиклапанный седан 21101 с двигателем 1,6 литра. Цена его – от 217–220 тыс. рублей. С окончанием зимы потихоньку поползли вниз и цены на «старую» «Ладу-Ниву»: коротко-базную можно еще найти меньше чем за 200 тыс. рублей.

ОЖИДАНИЯ

А что ждет нас дальше? Пока ориентир отечественных маркетологов – на наиболее популярные модели новых иномарок в ценовой нише 10–12 тыс. долл. В ближайшее время можно ожидать перемен: «Автофрамос» объявил уже, что цена «Логана» российской сборки начнется с 8999 долл. (в Румынии от 6700 долл.!). Судя по всему, вазовцам придется изрядно попотеть, чтобы закрепиться в нише «до 9 тыс. долл.».

Особый разговор об УАЗе. Его новая базовая модель «Патриот», которую ждут уже этим летом, будет стоить 12 тыс. долларов, а в комплектации «комфорт» (с электропакетом и кондиционером) – примерно 15 тыс.! Ульяновцы смело вторгаются на чужую территорию, где сегодня правят бал вседорожники «Шевроле-Нива» (в богатой комплектации) и «КИА-Спортидж». Безумству храбрых мы, конечно, поем песню, но от прогнозов пока воздержимся…

ДИНАМИКА ЦЕН ЗА ГОД НА ВАЗ-21103



В СТАНЕ ИНОМАРОК

Большинство дилеров иностранных компаний закончили «зимне-весенние распродажи» со значительными скидками для автомобилей выпуска 2004 года. Некоторые производители пошли дальше, чтобы поддержать высокий уровень продаж. К примеру, ООО «Тойота мотор» объявило о том, что при покупке модели «Авенсис» с двигателем 1,8 литра и автоматической коробкой передач клиент получает в подарок систему курсовой устойчивости VSC стоимостью 1000 долл. А российское представительство БМВ сообщило, что цена 320i с ручной коробкой в базовой комплектации останется 29 900 евро. □

ЧИТАТЕЛИ!

Перед вами – полный каталог российского рынка (с. 318–334). В нем собраны все машины, которые уже сейчас можно купить у официальных дилеров, и те, что поступят в продажу в ближайшее время и побывали на тестах «За рулем». Кстати, в каталоге вы найдете не только краткую информацию о моделях, но и ссылки на публикации о них в журнале.

Каталог – руководство для членов жюри конкурса под девизом «Кто бросит вызов лидеру?». Судьями мы предлагаем стать всем читателям. Названные вами победители в шести классах получат Гран-при журнала «За рулем» «Золотой Пегас».

В этом году редакция проводит конкурс в шести классах: пяти легковых (от малого до люкс-класса) и вседорожном, как весьма популярном и широко представленном в России. Вне конкурса в каталоге представлены еще два класса, без которых панорама рынка была бы неполной.

Суть конкурса такова. Из каталога редколлегия выбрала по четыре финалиста-номинанта в классах: малом, компакт, среднем, бизнес, люкс, вседорожники (с. 335–340). В каждом классе есть объективные лидеры – модели, достигшие наивысших продаж по итогам 2004 года. К ним мы добавили по три номинанта, которые благодаря удачному соотношению цена-качество, новизне или уже завоеванной репутации могут в ближайшем будущем посягнуть на позицию лидеров.

Выбирая номинантов на Гран-при «За рулем», мы основывались на результатах продаж прошлого года. Конечно, иномарки, даже популярные, пока не способны всерьез поколебать положение отечественных моделей, лидирующих в нескольких классах. Однако важно не просто поголовье, но его рост! Мы учитывали эту динамику: продажи некоторых машин только за последний год выросли в несколько раз. Это второй, тоже очень важный критерий для отбора претендентов на «Золотого Пегаса».

Кроме того, провели репетицию в интернете. Десятки тысяч посетителей сайта www.zr.ru ответили на вопрос: «Какую модель можно назвать автомобилем 2005 года?». Среди претендентов на Гран-при немало машин, занявших в виртуальном рейтинге высокие места.

Наконец, выбирая номинантов, мы оценивали перспективы той или иной модели в России, учитывая развитие дилерской и сервисной сети, ценовую политику компаний, возможности производства машины в России.

Итак, вам, уважаемые читатели, предстоит судить в финале. Следуя подробной инструкции (с. 342), выберите из четырех претендентов (лидера продаж и трех его конкурентов) по одному автомобилю в каждом из шести классов. Конечно, вы не опробовали все эти автомобили в деле. Но все они участвовали в тестах «За рулем», поэтому, ознакомившись с публикациями, вы вполне можете составить мнение о машинах. Поверьте, оно важно и нам, и производителям.

Осталось заполнить карточку (на вкладке в конце журнала) и отправить ее в редакцию.

ВАЖНО НЕ ЗАБЫТЬ: РЕДАКЦИЯ БУДЕТ УЧИТЫВАТЬ КАРТОЧКИ, ОТПРАВЛЕННЫЕ НЕ ПОЗДНЕЕ 1 ИЮЛЯ!

СРЕДИ ЧЛЕНОВ ЖЮРИ МЫ РАЗЫГРАЕМ ТРИ АВТОМОБИЛЯ! ▸▸



АВТОМОБИЛИ – ЧИТАТЕЛЯМ!

Любой из вас, решив стать членом жюри, получает шанс выиграть иномарку. Мы подготовили для вас современные, добротные автомобили трех конструкторских школ: европейской, японской и корейской. Представляем призы!

ВАС ЖДУТ «ШКОДА-ОКТАВИЯ», «МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» И «ХЁНДЭ-АКЦЕНТ»*!

«ШКОДА-ОКТАВИЯ» – солидная, просторная машина имеет в России заслуженно хорошую репутацию. Немало чешских автомобилей с немецкими корнями уже колесят по стране. Кстати, «Октавия» неоднократно участвовала в тестах «За рулем», показывая очень неплохие результаты.

«ХЁНДЭ-АКЦЕНТ» – добротный, современный, практичный автомобиль. Таганрогская машина проходит долгосрочные испытания в «За рулем» и в целом оставила о себе положительное впечатление: надежна, вынослива, недорога в обслуживании.

В 2003 году редколлегия «За рулем» присудила Гран-при – «Золотого Пегаса» **«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР»**. Вскоре такая машина появилась в автопарке журнала и подтвердила правильность выбора. «Лансер» неплохо приспособлен к российским условиям, неприхотлив, экономичен.

**Цвет и комплектация автомобилей могут не совпадать с изображенными на фото.*




ПРИЗ
HYUNDAI ACCENT
MITSUBISHI LANCER
ПРИЗ

ВСЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ РОССИЙСКОГО РЫНКА

МАЛЫЙ КЛАСС



101 Audi A2
Передний привод, 75 л.с., 173 км/ч,
$26 700–30 400. ЗР, 2000, № 11



102 Chevrolet Aveo
Передний привод, 72–94 л.с., 157–170 км/ч,
$9900–15 250. ЗР, 2005, № 2



103 Citroen C2
Передний привод, 61–75 л.с., 158–168 км/ч,
€12 710–14 990 ($16 500–19 500). ЗР, 2004, № 3



104 Citroen C3
Передний привод, 61–75 л.с., 157–168 км/ч,
€9900–14 090 ($12 870–18 320). ЗР, 2004, № 12



105 Daewoo Matiz
Передний привод, 51–63 л.с., 144 км/ч,
$6500–9600. ЗР, 2005, № 3



106 FIAT Panda
Передний привод, 60 л.с., 155 км/ч,
€9130–10 420 ($11 870–13 550). ЗР, 2005, № 2



107 FIAT Punto
Передний привод, 60–80 л.с., 155–172 км/ч,
€10 430–11 500 ($13 560–14 950). ЗР, 2002, № 10



108 Ford Fiesta
Передний привод, 70–100 л.с., 163–184 км/ч,
$11 900–14 780. ЗР, 2003, № 10



109 Hyundai Getz
Передний привод, 82–105 л.с., 163–180 км/ч,
$9990–14 500. ЗР, 2005, № 2



110 KIA Picanto
Передний привод, 61–65 л.с., 152 км/ч,
$9350–12 590. ЗР, 2004, № 9



111 Mercedes-Benz A-Klasse
Передний привод, 95–136 л.с., 175–198 км/ч,
€17 900–29 900 ($23 270–38 870). ЗР, 2004, № 12



112 Mini One/ Cooper
Передний привод, 90–170 л.с., 170–222 км/ч,
€19 500–30 900 ($25 350–40 170). ЗР, 2004, № 12



113 Mitsubishi Colt
Передний привод, 75–109 л.с., 165–190 км/ч,
$13 890–17 050. ЗР, 2004, № 12



114 Nissan Micra
Передний привод, 65–82 л.с., 154–170 км/ч,
$14 270–18 050. ЗР, 2003, № 8



115 Opel Corsa
Передний привод, 60–90 л.с., 145–156 км/ч,
$10 990–14 800. ЗР, 2005, № 2



116 Peugeot 206
Передний привод, 60–110 л.с.,
$13 460–19 630. ЗР, 2002, № 11



117 Renault Symbol
Передний привод, 75–98 л.с., 170–186 км/ч,
$11 300–14 000. ЗР, 2004, № 1



118 Renault Clio
Передний привод, 98–172 л.с., 180–220 км/ч,
$16 000–26 320. ЗР, 1999, № 1



119 Rover Streetwise
Передний привод, 109–117 л.с., 183–187 км/ч,
$20 524–23 160. ЗР, 2004, № 4



120 SEAT Ibiza
Передний привод, 75 л.с., 176 км/ч,
$16 500. ЗР, 2003, № 8



121 Skoda Fabia
Передний привод, 75–101 л.с., 165–185 км/ч,
$12 400–17 500. ЗР, 2003, № 2



122 Suzuki Ignis Передний
или полный привод, 94–99 л.с., 160–165 км/ч,
$14 880–17 380. ЗР, 2004, № 4



123 Suzuki Wagon R+ Передний
или полный привод, 93 л.с., 145–155 км/ч,
$12 950–13 990. ЗР, 2005, № 3



124 Volkswagen Pointer
Передний привод, 67 л.с., 157 км/ч,
$9500–11 220. ЗР, 2005, № 2



125 Volkswagen Polo
Передний привод, 65–100 л.с., 162–188 км/ч,
$13 270–19 120. ЗР, 2004, № 6



126 «Калина» ВАЗ-1118
Передний привод, 81–89 л.с., 180–185 км/ч.
ЗР, 2004, № 11



127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113
Передний привод, 32 л.с., 120 км/ч,
$2850–3200. ЗР, 2005, № 2



128 ЗАЗ «Таврия»/ «Славута»
Передний привод, 58–63 л.с., 147–162 км/ч,
$3580–5300. ЗР, 2004, № 4

КОМПАКТ-КЛАСС



201 Alfa-Romeo 147
Передний привод, 105–150 л.с., 185–208 л.с.,
€18 780–25 200 ($24 410–32 760). ЗР, 2003, № 1



202 Audi A3 Передний или полный привод, 102–250 л.с., 183–250 км/ч,
$30 990–58 730. ЗР, 2005, № 3



203 BMW Serie 1
Задний привод, 116–150 л.с., 200–217 км/ч,
€22 900–29 900 ($29 770–38 870). ЗР, 2005, № 3



204 Chevrolet Viva
Передний привод, 125 л.с., 200 км/ч,
$11 900–15 400. ЗР, 2005, № 3



205 Chevrolet Lacetti
Передний привод, 94–109 л.с., 175–187 км/ч,
$13 800–16 600. ЗР, 2005, № 3



206 Chrysler PT Cruiser
Передний привод, 142–220 л.с., 241–255 км/ч,
€25 500–27 850 ($33 150–40 950). ЗР, 1999, № 11



207 Citroen Berlingo
Передний привод, 71–75 л.с., 142–150 км/ч,
€10 850–14 300 ($14 100–18 590). ЗР, 2003, № 12



208 Citroen C4
Передний привод, 109–140 л.с., 194–206 км/ч,
€14 750–23 990 ($19 180–31 970). ЗР, 2004, № 9



209 Citroen Xsara Picasso
Передний привод, 95–117 л.с., 171–190 км/ч,
€15 410–21 650 ($20 050–28 150). ЗР, 1998, № 12



210 Daewoo Nexia
Передний привод, 75–85 л.с., 170–185 км/ч,
$8300–10 500. ЗР, 2004, № 10



211 FIAT Stilo
Передний привод, 103 л.с., 185 км/ч,
€14 680–18 590 ($19 080–24 170). ЗР, 2003, № 7



212 FIAT Doblo
Передний привод, 103 л.с., 161 км/ч,
€13 440–16 880 ($17 470–21 940). ЗР, 2004, № 4



213 Ford Fusion
Передний привод, 80–100 л.с., 163–178 км/ч,
$14 430–16 110. ЗР, 2004, № 9



214 Ford Focus
Передний привод, 100–131 л.с., 185–201 км/ч,
$12 750–19 940. ЗР, 2004, № 8



215 Ford Focus II
Передний привод, 80–145 л.с., 167–205 км/ч,
$11 720–17 220. ЗР, 2004, № 12



216 Ford Focus C-Max
Передний привод, 110–145 л.с., 185–205 км/ч,
$18 900–24 160. ЗР, 2005, № 1



217 Honda Civic
Передний привод, 110–200 л.с., 192–234 км/ч,
$18 900–29 900. ЗР, 2004, № 1



218 Hyundai Matrix
Передний привод, 103–123 л.с., 170–184 км/ч,
$15 990–17 690. ЗР, 2003, № 6



219 Hyundai Accent
Передний привод, 88 л.с., 173 км/ч,
$10 820–13 070. ЗР, 2004, № 6



220 KIA Rio
Передний привод, 97 л.с., 175 км/ч,
$11 380–13 960. ЗР, 2004, № 1



221 Mazda 3
Передний привод, 105–150 л.с., 185–206 км/ч,
$17 700–23 560. ЗР, 2004, № 8



222 Mitsubishi Space Star
Передний привод, 98–112 л.с., 180–186 км/ч,
$15 490–19 590. ЗР, 2002, № 8



223 Mitsubishi Lancer
Передний привод, 82–135 л.с., 171–204 км/ч,
$14 490–20 750. ЗР, 2004, № 8



224 Mitsubishi Lancer Evo VIII
Полный привод, 265 л.с., 245 км/ч,
$43 900. ЗР, 2004, № 10



225 Nissan Almera
Передний привод, 109–140 л.с., 185–200 км/ч,
$22 200–32 200. ЗР, 2004, № 7



226 Opel Astra
Передний привод, 90–105 л.с., 178–185 км/ч,
$16 490–19 240. ЗР, 2005, № 2



227 Opel Meriva
Передний привод, 90–100 л.с., 170–175 км/ч,
$15 690–17 490. ЗР, 2004, № 12



228 Peugeot Partner
Передний привод, 75–108 л.с., 150–170 км/ч,
$15 540–19 320. ЗР, 2002, № 11



229 Peugeot 307
Передний привод, 75–137 л.с., 172–204 км/ч,
$16 160–26 540. ЗР, 2004, № 6



230 Renault Logan
Передний привод, 75–87 л.с., 162–175 км/ч,
$9000–12 100. ЗР, 2005, № 1



231 Renault Megan
Передний привод, 98–136 л.с., 185–195 км/ч,
$15 550–22 700. ЗР, 2004, № 8



232 Renault Scenic
Передний привод, 115–136 л.с., 151–191 км/ч,
$19 500–26 300. ЗР, 2005, № 1



233 Renault Kangoo
Передний привод, 75 л.с., 153 км/ч,
$14 400–15 300. ЗР, 2003, № 12



234 SEAT Cordoba
Передний привод, 75 л.с., 176 км/ч,
$16 500. ЗР, 2002, № 5



235 SEAT Leon
Передний привод, 102 л.с., 188 км/ч,
$18 600. ЗР, 2000, № 2



236 Skoda Octavia Передний или
полный привод, 60–150 л.с., 156–219 км/ч,
$15 600–27 000. ЗР, 2004, № 1



237 Suzuki Liana Передний или
полный привод, 106 л.с., 165–175 км/ч,
$16 120–20 000. ЗР, 2003, № 11



238 Toyota Corolla
Передний привод, 97–192 л.с., 175–225 км/ч,
$17 400–28 900. ЗР, 2004, № 10



239 Volkswagen Golf
Передний привод, 102–140 л.с., 181–203 км/ч,
$18 790–29 910. ЗР, 2005, № 2



240 Volkswagen Bora
Передний привод, 90–115 л.с., 176–195 км/ч,
$18 850–30 480. ЗР, 1999, № 3



241 Volkswagen New Beetle
Передний привод, 75–125 л.с., 161–182 км/ч,
$28 500–32 140. ЗР, 1998, № 10



242 Volvo S40/V50 Передний или
полный привод, 125–220 л.с., 200–240 км/ч,
$25 900–44 700. ЗР, 2004, № 2



243 «Жигули» ВАЗ-2104…2107
Задний привод, 70–75 л.с., 150–152 км/ч,
$4200–5300. ЗР, 2004, № 4



244 «Жигули» ВАЗ-2106
Задний привод, 75 л.с., 155 км/ч,
$4200–4500. ЗР, 2004, № 1



245 «Самара» ВАЗ-2113...2115
Передний привод, 71 л.с., 157 км/ч,
$6500–7500. ЗР, 2005, № 1



246 «Лада-110...112» ВАЗ-2110...2112
Передний привод, 78–91 л.с., 162–185 км/ч,
$8100–9500. ЗР, 2004, № 12



247 «Ода»/«Фабула» ИЖ-2126...21261
Задний или полный привод, 75 л.с., 130–150 км/ч,
$4600–6800. ЗР, 2002, № 11

СРЕДНИЙ КЛАСС



301 Alfa-Romeo 156
Передний привод, 150–250 л.с., 208–250 км/ч,
€24 400–45 720 ($31 720–59 440). ЗР, 2003, № 8



302 Audi A4/S4 Передний или полный привод, 102–344 л.с., 190–250 км/ч,
$31 324–98 000. ЗР, 2004, № 11



303 BMW Serie 3
Задний привод, 143–192 л.с., 214–231 км/ч,
€29 900–52 900 ($38 870–88 770). ЗР, 2005, № 3



304 Chrysler Sebring
Передний привод, 160–200 л.с., 180–216 км/ч,
€21 900–26 350 ($28 470–34 260). ЗР, 2004, № 9



305 Citroen C5
Передний привод, 138–210 л.с., 208–240 км/ч,
€19 790–33 400 ($25 730–49 920). ЗР, 2005, № 3



306 Ford Mondeo
Передний привод, 125–200 л.с., 205–250 км/ч,
$21 120–35 620. ЗР, 2004, № 9



307 Honda Accord
Передний привод, 155–190 л.с., 215–227 км/ч,
$26 900–36 900. ЗР, 2003, № 7



308 Hyundai Elantra
Передний привод, 107–143 л.с., 182–208 км/ч,
$13 790–19 990. ЗР, 2003, № 11



309 Jaguar X-Type Передний или полный привод, 157–194 л.с., 205–225 км/ч,
$32 900–60 900. ЗР, 2003, № 12



310 KIA Spectra
Передний привод, 101 л.с., 186 км/ч,
$11 900. ЗР, 2005, № 1



311 KIA Cerato
Передний привод, 105–143 л.с., 186–208 км/ч,
$16 140–23 100. ЗР, 2004, № 9



312 Mazda 6
Передний привод, 120–166 л.с., 197–214 км/ч,
$22 350–29 550. ЗР, 2004, № 7



313 Mercedes-Benz C-Klasse
Задний привод, 143–367 л.с., 220–250 км/ч,
€34 900–73 900 ($45 370–96 070). ЗР, 2001, № 9



314 Nissan Primera
Передний привод, 109–140 л.с., 185–200 км/ч,
$22 200–32 200. ЗР, 2004, № 12



315 Opel Vectra
Передний привод, 100–155 л.с., 192–218 км/ч,
$21 190–32 030. ЗР, 2004, № 7



316 Opel Signum
Передний привод, 155 л.с., 201 км/ч,
$32 090–33 590. ЗР, 2004, № 1



317 Peugeot 407
Передний привод, 116–211 л.с., 195–210 км/ч,
$28 050–42 450. ЗР, 2004, № 9



318 Renault Laguna
Передний привод, 123–210 л.с., 201–235 км/ч,
$23 600–42 550. ЗР, 2003, № 9



319 SAAB 9-3
Передний привод, 150–210 л.с., 210–235 км/ч,
$29 400–42 500. ЗР, 2004, № 10



320 Skoda Octavia II
Передний привод, 102–140 л.с., 190–208 км/ч,
$20 760–34 270. ЗР, 2005, № 4



321 Subaru Impreza
Полный привод, 95–225 л.с., 167–225 км/ч,
$27 590–42 730. ЗР, 2001, № 3



322 Subaru Impreza WRX STi
Полный привод, 265 л.с., 244 км/ч,
$48 510–51 970. ЗР, 2001, № 3

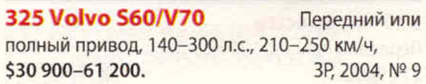


323 Toyota Avensis
Передний привод, 129–163 л.с., 185–220 км/ч,
$25 900–34 900. ЗР, 2004, № 9



324 Volkswagen Passat Передний или полный привод, 115–275 л.с., 200–250 км/ч,
$26 030–59 270. ЗР, 2004, № 7





325 Volvo S60/V70 Передний или полный привод, 140–300 л.с., 210–250 км/ч,
$30 900–61 200. ЗР, 2004, № 9

БИЗНЕС-КЛАСС



401 Alfa-Romeo 166
Передний привод, 220 л.с., 236 км/ч,
€41 410 ($53 830). ЗР, 1998, № 11



402 Audi A6/RS6 Передний или полный привод, 170–344 л.с., 219–250 км/ч,
$52 500–103 100. ЗР, 2004, № 6



403 BMW Serie 5
Задний привод, 192–333 л.с., 233–250 км/ч,
€44 900–84 500 ($61 060–114 920). ЗР, 2004, № 2



404 Cadillac CTS
Передний привод, 181–220 л.с., 206–238 км/ч,
$43 900–51 900. ЗР, 2003, № 10



405 Chevrolet Evanda
Передний привод, 131 л.с., 190–200 км/ч,
$21 000–22 600. ЗР, 2003, № 6



406 Chrysler 300C
Задний привод, 193–340 л.с., 209–250 км/ч,
€39 700–59 300 ($51 510–77 090). ЗР, 2004, № 7



407 Hyundai Sonata
Передний привод, 133–178 л.с., 195–216 км/ч,
$18 210–25 720. ЗР, 2004, № 10



408 Hyundai XG
Передний привод, 172–184 л.с., 225 км/ч,
$30 000–33 000. ЗР, 2004, № 2



409 Jaguar S
Задний привод, 250–553 л.с., 225–250 км/ч,
$56 900–112 900. ЗР, 2004, № 3



410 KIA Magentis
Передний привод, 136–168 л.с., 195–214 км/ч,
$19 810–24 920. ЗР, 2004, № 10



411 KIA Opirus
Передний привод, 198 л.с., 220 км/ч,
$29 990–38 000. ЗР, 2005, № 2



412 Lancia Thesis
Передний привод, 215 л.с., 234 км/ч,
€56 000–60 870 ($72 800–79 130). ЗР, 2003, № 10



413 Lexus GS
Задний привод, 217–276 л.с., 230–250 км/ч,
$57 900–69 400. ЗР, 1998, № 5



414 Mercedes-Benz E-Klasse Задний или полный привод, 163–476 л.с., 227–250 км/ч, **€50 220–116 280 ($65 290–151 160).** ЗР, 2001, № 2



415 Mercedes-Benz CLS Задний привод, 272–476 л.с., 250 км/ч, **€72 000–125 000 ($93 600–162 500).** ЗР, 2005, № 3



416 MG ZT Передний привод, 190–260 л.с., 215–250 км/ч, **$38 570–70 000.**



417 Nissan Maxima QX Передний привод, 140–200 л.с., 184–230 км/ч, **$28 900–38 500.** ЗР, 2005, № 4



418 Peugeot 607 Передний привод, 158–207 л.с., 220–240 км/ч, **$38 140–47 540.** ЗР, 2001, № 4



419 Renault VelSatis Передний привод, 245 л.с., 235 км/ч, **$62 000.** ЗР, 2004, № 1



420 Rover 75 Передний привод, 120–177 л.с., 190–220 км/ч, **$34 200–49 000.** ЗР, 2002, № 10



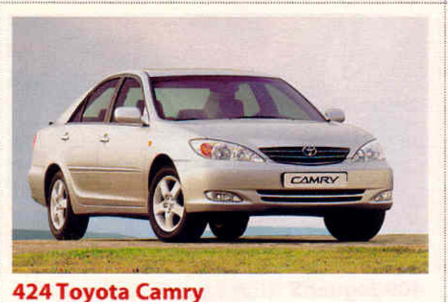
421 SAAB 9-5 Передний привод, 150–250 л.с., 215–250 км/ч, **$35 900–54 000.** ЗР, 2000, № 3



422 Skoda Superb Передний привод, 150–193 л.с., 216–219 км/ч, **$25 500–37 900.** ЗР, 2004, № 9



423 Subaru Legacy Полный привод, 138–245 л.с., 191–237 км/ч, **$33 780–56 780.** ЗР, 2004, № 12



424 Toyota Camry Передний привод, 152–186 л.с., 210–225 км/ч, **$29 800–39 800.** ЗР, 2005, № 4



425 Volvo S80 Передний или полный привод, 170–272 л.с., 220–250 км/ч, **$37 900–61 900.** ЗР, 2003, № 10



426 «Волга» ГАЗ-3102 Задний привод, 130 л.с., 173 км/ч, **$8500–9500.** ЗР, 2005, № 1



427 «Волга» ГАЗ-31105 Задний привод, 130 л.с., 173 км/ч, **$7200–8600.** ЗР, 2005, № 1

ЛЮКС-КЛАСС



501 Audi A8
Полный привод, 218–450 л.с., 250 км/ч,
$88 000–169 940. ЗР, 2004, № 4



502 Bentley Arnage T
Задний привод, 450 л.с., 270 км/ч,
€340 000 ($442 000). ЗР, 2005, № 1



503 Bentley Continental Flying Spur
Полный привод, 560 л.с., 312 км/ч.
ЗР, 2005, № 3



504 BMW Serie 7
Задний привод, 231–445 л.с., 237–250 км/ч,
€78 000–149 500 ($106 080–203 320). ЗР, 2003, № 5



505 Hyundai Centennial
Передний привод, 220 л.с., 180 км/ч,
$74 900.



506 Jaguar XJ
Задний привод, 200–400 л.с., 233–250 км/ч,
$86 900–142 900. ЗР, 2003, № 1



507 Lexus LS430
Задний привод, 282 л.с., 250 км/ч,
$97 900.



508 Maybach 57/62
Задний привод, 550 л.с., 250 км/ч,
€520 000–600 000 ($676 000–780 000). ЗР, 2002, № 8



509 Maserati Quattroporte
Задний привод, 400 л.с., 275 км/ч,
€132 300 ($171 990). ЗР, 2004, № 1

510 Mercedes-Benz S-Klasse Задний или полный привод, 195–612 л.с., 246–250 км/ч,
€76 500–237 000 ($99 450–308 100). ЗР, 1998, № 12



511 Rolls-Royce Phantom
Задний привод, 460 л.с., 240 км/ч,
$590 000. ЗР, 2004, № 8



512 Ssang Yong Chairman
Задний привод, 150–220 л.с., 210 км/ч,
$55 000–70 000. ЗР, 2005, № 3



513 Volkswagen Phaeton
Полный привод, 420 л.с., 285 км/ч,
$76 200–133 750. ЗР, 2004, № 5

ВСЕДОРОЖНИКИ



601 Audi Allroad
250–300 л.с., 236–240 км/ч,
$66 050–80 660. ЗР, 2001, № 12



602 BMW X3
192–231 л.с., 208–210 км/ч,
€50 900–59 900 ($69 220–81 460). ЗР, 2005, № 2



603 BMW X5
218–362 л.с., 210–246 км/ч,
€69 900–114 900 ($90 870–156 260). ЗР, 2004, № 6



604 Cadillac SRX
320 л.с., 180 км/ч,
$71 000. ЗР, 2004, № 2



605 Chevrolet Niva
80 л.с., 140 км/ч,
$11 070–12 360. ЗР, 2004, № 12



606 Chevrolet TrailBlazer
273 л.с., 192 км/ч,
$40 650–49 280. ЗР, 2002, № 11



607 Chevrolet Tahoe
298 л.с., 170 км/ч,
$52 220–62 000.



608 Ford Maverick
150–203 л.с., 171–188 км/ч,
$30 180–35 220. ЗР, 2004, № 10



609 Ford Explorer
210–240 л.с., 158 км/ч,
$44 520–51 720. ЗР, 2002, № 11



610 Ford Expedition
263 л.с., 170 км/ч,
$61 440.



611 Honda CR-V
150 л.с., 167–177 км/ч,
$32 400–36 900. ЗР, 2004, № 11



612 Honda HR-V
124 л.с., 152–162 км/ч,
$25 900. ЗР, 2000, № 7



613 Hummer H2
320 л.с., 160 км/ч,
$90 020–93 400. ЗР, 2005, № 1



614 Hyundai Tucson
142–175 л.с., 174–180 км/ч,
$25 990–29 990. ЗР, 2004, № 11



615 Hyundai Santa Fe
112–179 л.с., 173–182 км/ч,
$27 990–31 690. ЗР, 2004, № 4



616 Hyundai Terracan
163–194 л.с., 175–185 км/ч,
$34 690–41 990. ЗР, 2001, № 6



617 Jeep Wrangler
141–175 л.с., 164–172 км/ч,
€26 000–33 900 ($33 800–44 070). ЗР, 2002, № 10



618 Jeep Cherokee
150–210 л.с., 174–210 км/ч,
€25 900–38 900 ($33 670–50 570). ЗР, 2002, № 4



619 Jeep Grand Cherokee
162–256 л.с., 190–206 км/ч,
€38 900–46 900 ($50 570–60 970). ЗР, 2004, № 8



620 KIA Sportage
128 л.с., 172 км/ч,
$17 750–20 650. ЗР, 2004, № 11



621 KIA Sorento
140–197 л.с., 170–192 км/ч,
$33 800–42 000. ЗР, 2003, № 4



622 Land Rover Freelander
112–177 л.с., 161–182 км/ч,
$28 900–37 900. ЗР, 2004, № 5



623 Land Rover Defender
122 л.с., 135 км/ч,
$29 900. ЗР, 1998, № 12



624 Land Rover Discovery
138–184 л.с., 157–170 км/ч,
$52 900–61 900. ЗР, 2005, № 3



625 Range Rover
174–281 л.с., 179–208 км/ч,
$95 900–103 900. ЗР, 2002, № 3

626 Lexus RX300
204 л.с., 200 км/ч,
$56 900–66 100. ЗР, 2004, № 5



627 Lexus LX470
231 л.с., 180 км/ч,
$91 900. ЗР, 2003, № 2



628 Mazda Tribute
150–198 л.с., 171–180 км/ч,
$32 000–36 800.



629 Mercedes-Benz M-Klasse
234–292 л.с., 205–221 км/ч,
€51 900–72 900 ($67 470–94 770). ЗР, 2005, № 2



630 Mercedes-Benz G-Klasse
115–476 л.с., 160–210 км/ч,
€97 500–127 900 ($126 750–166 270). ЗР, 1999, № 7



631 Mitsubishi Pajero Pinin
114–129 л.с., 155–170 км/ч,
$21 350–25 350. ЗР, 2002, № 5



632 Mitsubishi Pajero Sport
100–170 л.с., 145–175 км/ч,
$31 490–36 590. ЗР, 2003, № 7



633 Mitsubishi Pajero
160–202 л.с., 170–190 км/ч,
$42 990–50 950. ЗР, 2004, № 10



634 Mitsubishi Outlander
136–160 л.с., 192–200 км/ч,
$30 790–36 750. ЗР, 2004, № 10



635 Nissan X-Trail
136–165 л.с., 163–190 км/ч,
$29 900–38 500. ЗР, 2004, № 11



636 Nissan Terrano
118–154 л.с., 160–170 км/ч,
$33 000–44 000. ЗР, 2002, № 4



637 Nissan Patrol
160–245 л.с., 160–190 км/ч,
$50 300–63 500. ЗР, 2004, № 11



638 Porsche Cayenne
247–450 л.с., 214–266 км/ч,
€62 400–130 000 ($81 120–169 000). ЗР, 2004, № 9



639 Ssang Yong Korando
120–220 л.с., 150–170 км/ч,
$26 000–27 000. ЗР, 1998, № 1



640 Ssang Yong Musso
120–220 л.с., 160–190 км/ч,
от $25 900.



641 Ssang Yong Rexton
118–217 л.с., 157–190 км/ч,
от $29 900. ЗР, 2002, № 7



642 Subaru Forester
125–277 л.с., 168–202 км/ч,
$32 350–43 540. ЗР, 2005, № 2



643 Subaru Outback
165–245 л.с., 197–224 км/ч,
$40 580–56 170. ЗР, 2004, № 2



644 Suzuki Jimny
86 л.с., 135–140 км/ч,
$17 380–18 880. ЗР, 2003, № 2



645 Suzuki Grand Vitara
94–158 л.с., 145–175 км/ч,
$22 300–31 500. ЗР, 2004, № 1



646 Suzuki Grand Vitara XL-7
184 л.с., 170–175 км/ч,
$33 600–37 900. ЗР, 2002, № 2



647 Toyota RAV4
163 л.с., 175–185 км/ч,
$32 400–35 900. ЗР, 2004, № 11



648 Toyota Land Cruiser 100
131–238 л.с., 155–180 км/ч,
$40 900–71 900. ЗР, 2003, № 2



649 Toyota Land Cruiser Prado
249 л.с., 175 км/ч,
$58 400. ЗР, 2003, № 7



650 Volkswagen Touareg
220–313 л.с., 206–220 км/ч,
$47 290–91 330. ЗР, 2004, № 4



651 Volvo XC70
210 л.с., 210 км/ч,
$48 900. ЗР, 2004, № 8



652 Volvo XC90
210–315 л.с., 210–250 км/ч,
$61 400–97 700. ЗР, 2004, № 12



653 «Нива» ВАЗ-21214...2131
80–85 л.с., 137–140 км/ч,
$7200–8700. ЗР, 2004, № 6



654 УАЗ Hunter
120–130 л.с., 120–130 км/ч,
$6090–9340. ЗР, 2004, № 4



655 УАЗ Simbir
128 л.с., 150 км/ч,
$12 300–14 780. ЗР, 2004, № 6



656 УАЗ Patriot
128 л.с., 150 км/ч.
ЗР, 2005, № 3

МИНИ-ВЭНЫ



701 Chrysler Voyager/Grand Voyager
Передний привод, 145–172 л.с., 177–182 км/ч,
€29 900–46 500 ($38 870–60 450). ЗР, 2003, № 6



702 Citroen C8
Передний привод, 138–160 л.с., 185–196 км/ч,
€28 700–39 500 ($36 660–51 350). ЗР, 2003, № 5



703 FIAT Ulysse
Передний привод, 136 л.с., 185 км/ч,
€25 050–30 900 ($32 570–40 170).



704 Ford Galaxy
Передний привод, 145 л.с., 191 км/ч,
$33 530–38 670.



705 Honda Stream
Передний привод, 125–154 л.с., 190–205 км/ч,
$23 900–29 400. ЗР, 2002, № 9



706 Hyundai Trajet
Передний привод, 140 л.с., 179 км/ч,
$22 990. ЗР, 2005, № 2



707 KIA Carens
Передний привод, 105–126 л.с., 170–177 км/ч,
$16 500–18 700. ЗР, 2003, № 11



708 KIA Carnival
Передний привод, 145–150 л.с., 175–179 км/ч,
$23 440–27 710. ЗР, 2004, № 5



709 Mitsubishi Grandis
Передний привод, 165 л.с., 190–200 км/ч,
$30 790–36 750. ЗР, 2004, № 9



710 Opel Zafira
Передний привод, 100–147 л.с., 176–200 км/ч,
$19 490–27 600. ЗР, 2004, № 2



711 Peugeot 807
Передний привод, 137–204 л.с., 185–205 км/ч,
$35 020–44 110. ЗР, 2002, № 11



712 Volkswagen Touran
Передний привод, 90–150 л.с., 175–201 км/ч,
$25 630–36 760. ЗР, 2005, № 4



713 Volkswagen Sharan
Передний привод, 115–204 л.с., 177–199 км/ч,
$32 430–47 200. ЗР, 2000, № 7



714 «Надежда» ВАЗ-2120
Полный привод, 80–82 л.с., 140 км/ч,
$8700–8900. ЗР, 2005, № 4





801 Audi TT Передний или полный привод, 180–250 л.с., 228–250 км/ч,
$54 710–73 370. ЗР, 2004, № 8



802 Audi A4/S4 Cabriolet Передний или полный привод, 170–344 л.с., 219–250 км/ч,
$52 500–103 100. ЗР, 2002, № 5



803 Bentley Continental GT
Полный привод, 411 л.с., 318 км/ч,
€219 000 ($284 700). ЗР, 2004, № 5



804 BMW Z4
Задний привод, 192–231 л.с., 235–250 км/ч,
€46 900–58 900 ($63 780–80 100). ЗР, 2003, № 8



805 BMW Serie 6
Задний привод, 258–333 л.с., 250 км/ч,
€86 900–111 900 ($118 180–152 180). ЗР, 2004, № 11



806 Chrysler PT Cruiser Cabrio
Передний привод, 142–220 л.с., 171–200 км/ч,
€28 500–31 500 ($37 050–40 950).



807 Chrysler Crossfire
Задний привод, 215–330 л.с., 241–255 км/ч,
€49 000–63 000 ($63 700–81 900). ЗР, 2004, № 1



808 Citroen C3 Pluriel
Передний привод, 75–110 л.с., 160–185 км/ч,
€15 600–16 200 ($20 280–21 060). ЗР, 2004, № 6



809 Ferrari F430
Задний привод, 490 л.с., 315 км/ч,
€210 000 ($273 000). ЗР, 2004, № 10



810 Ferrari 575M Maranello
Задний привод, 379 л.с., 325 км/ч,
€261 350 ($339 760).



811 Ferrari 612 Scaglietti
Задний привод, 540 л.с., 320 км/ч,
€284 000 ($369 200). ЗР, 2004, № 7



812 Honda S2000
Задний привод, 240 л.с., 241 км/ч,
$54 000.



813 Hyundai Coupe
Передний привод, 167 л.с., 220 км/ч,
$32 990.



814 Jaguar XK
Задний привод, 300–400 л.с., 250 км/ч,
$126 900–146 900.



815 Lexus SC430
Задний привод, 276 л.с., 250 км/ч,
$97 900. ЗР, 2002, № 7



816 Lotus Elise/Exige
Задний привод, 158–192 л.с., 225–241 км/ч,
€51 000–57 000 ($66 300–74 750).



817 Maserati Coupe/Spider
Задний привод, 390 л.с., 283–285 км/ч,
€125 100–137 000 ($162 630–178 100).



818 MG TF
Задний привод, 120–160 л.с., 195–228 л.с.,
$33 800–36 700. ЗР, 2004, № 5



819 Mercedes-Benz C Sportcoupe
Задний привод, 143–192 л.с., 220–240 км/ч,
€27 900–39 400 ($36 270–51 220). ЗР, 2001, № 5



820 Mercedes-Benz CLK
Задний привод, 163–367 л.с., 228–250 км/ч,
€45 840–97 560 ($59 590–126 830). ЗР, 2003, № 7



821 Mercedes-Benz SLK
Задний привод, 163–360 л.с., 216–250 км/ч,
€42 900–81 900 ($55 700–106 470). ЗР, 2004, № 3



822 Mercedes-Benz CL
Задний привод, 306–612 л.с., 250 км/ч,
€122 040–250 000 ($158 650–325 000).



823 Mercedes-Benz SL
Задний привод, 245–500 л.с., 250 км/ч,
€99 900–260 000 ($129 870–338 000). ЗР, 2001, № 10



824 Mini One/Cooper Cabrio
Передний привод, 90–170 л.с., 175–215 км/ч,
€23 600–32 500 ($30 680–42 250). ЗР, 2004, № 4



825 Peugeot 206CC
Передний привод, 110 л.с., 178–185 км/ч,
$24 700–26 000. ЗР, 2001, № 7



826 Peugeot 307CC
Передний привод, 137 л.с., 207 км/ч,
$33 790–35 070. ЗР, 2004, № 3



827 Porsche Boxster/Boxster S
Задний привод, 240–280 л.с., 250–268 км/ч,
€55 900–66 000 ($72 670–85 800). ЗР, 2005, № 3



828 Porsche 911 Carerra/Carrera S
Задний или полный привод, 325–355 л.с., 285–293 км/ч,
€97 000–128 700 ($126 100–167 310). ЗР, 2004, № 7



829 Porsche 911 Turbo S
Полный привод, 444 л.с., 307 км/ч,
€166 000–196 600 ($215 800–255 580).



830 Porsche Carrera GT
Задний привод, 605 л.с., 330 км/ч,
€584 500 ($759 850).



831 SAAB 9-3 Convertible
Передний привод, 210 л.с., 235 км/ч,
$56 000. ЗР, 2004, № 10



832 Volkswagen New Beetle Cabrio
Передний привод, 102–115 л.с., 179–182 км/ч,
$28 900–34 220.

МАЛЫЙ КЛАСС

Лидер российского рынка 2004 года среди небольших, особенно удобных в городе, наиболее доступных автомобилей – «Ока». Продано более 60 тысяч машин, изготовленных Серпуховским автозаводом (СеАЗ) и КамАЗом на Заводе малолитражных автомобилей – ЗМА.

Второй номинант – «Хёндэ-Гетц». Компактных, но вместительных корейских машин реализовали в 2004-м более 11 тысяч. Наверняка и это не предел. Например, свежая трехдверная версия может еще увеличить интерес к популярному семейному автомобилю.

Совсем немного отстал от «Гетца» по продажам «Дэу-Матиз». Его тоже обновили: появились версии с автоматической коробкой передач и 1-литровым 4-цилиндровым мотором.

Старт «Калины» – главное событие отечественного автопрома за последние годы. Машина вызывает повышенный интерес у очень многих. Об этом свидетельствуют читательская почта и опрос, проведенный на сайте «За рулем» в интернете: его участники поставили новую модель ВАЗа довольно высоко. Насколько «Калина» способна поколебать положение лидеров?



127 «Ока» СеАЗ/ КамАЗ-11113



109 «Хёндэ-Гетц»



105 «Дэу-Матиз»



126 «Калина» ВАЗ-1118

Уважаемые читатели, перед вами пример заполнения карточки. Заполняйте и отправляйте в редакцию карточку, расположенную на вкладке в конце журнала!!!

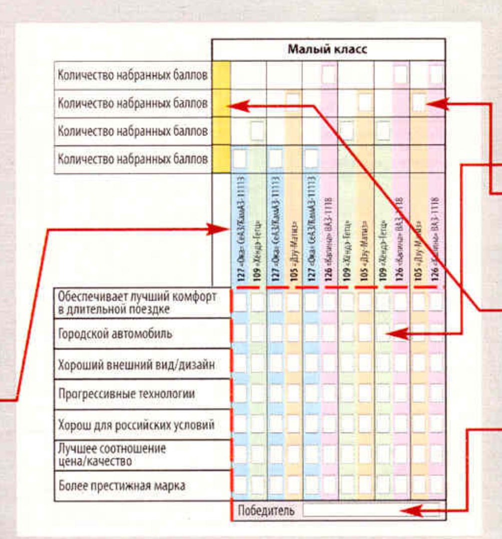
1. Перед вами фрагмент карточки, которую вы найдете на вкладке в конце журнала. В данном классе надо сравнить четыре автомобиля. Номера сравниваемых автомобилей идентичны указанным в каталоге, который опубликован в этом номере журнала. Каждый автомобиль выделен своим цветом.

2. **В малом классе представлены: № 127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113, № 109 «Хёндэ-Гетц», № 105 «Дэу-Матиз» и № 126 «Калина» ВАЗ-1118.** Сравните попарно каждую из четырех моделей с каждой по семи критериям. Поставьте крестик или галочку в квадрат той модели, которая по данному критерию является лучшей в паре.

3. Пожалуйста, сосчитайте зачеркнутые квадратики в каждом столбце и впишите их количество в клетку над карточкой, выделенную соответствующим цветом.

4. Сложите количество баллов в каждой из четырех строк, соответствующих одному из автомобилей. Полученную сумму впишите в клетку, выделенную желтым цветом.

5. Сравните сумму баллов, набранных каждой моделью, и запишите название победителя в соответствующую строку.



Малый класс

Количество набранных баллов
Количество набранных баллов
Количество набранных баллов
Количество набранных баллов

	127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113	109 «Хёндэ-Гетц»	127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113	105 «Дэу-Матиз»	127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113	126 «Калина» ВАЗ-1118	109 «Хёндэ-Гетц»	105 «Дэу-Матиз»	109 «Хёндэ-Гетц»	126 «Калина» ВАЗ-1118	105 «Дэу-Матиз»	126 «Калина» ВАЗ-1118
Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке												
Городской автомобиль												
Хороший внешний вид/дизайн												
Прогрессивные технологии												
Хорош для российских условий												
Лучшее соотношение цена/качество												
Более престижная марка												

Победитель

КОМПАКТ-КЛАСС

В этом, самом популярном в России классе лидирует семейство «самар» (продано более 246 тысяч машин). В активе модели – простота, доступный сервис, недорогие запчасти и, конечно, невысокая цена.

На пятки «самарам» наступает более новое семейство – «Лада-110». Суммарный тираж седанов, универсалов и хэтчбеков в 2004-м превысил 239 тысяч экземпляров. А новые 1,6-литровые двигатели, несомненно, подогреют интерес к весьма популярной модели.

Третий номинант – «Форд-Фокус», который в 2004-м уже обогнал по продажам некоторые исконно российские модели – вот так сюрприз! Совсем скоро с конвейера Всеволожска пойдут машины второго поколения. Обещают не только новые модификации, но и более низкую, чем прежде, базовую цену.

Уже в этом году в Москве начнут выпуск «Рено-Логан». Планируется полномасштабное производство – до 60 тысяч автомобилей в год по цене от 9000 долларов.



245 «Самара» ВАЗ-2113...2115



246 ВАЗ-2110...2112



215 «Форд-Фокус»



230 «Рено-Логан»

Уважаемые читатели, перед вами пример заполнения карточки. Заполняйте и отправляйте в редакцию карточку, расположенную на вкладке в конце журнала!!!

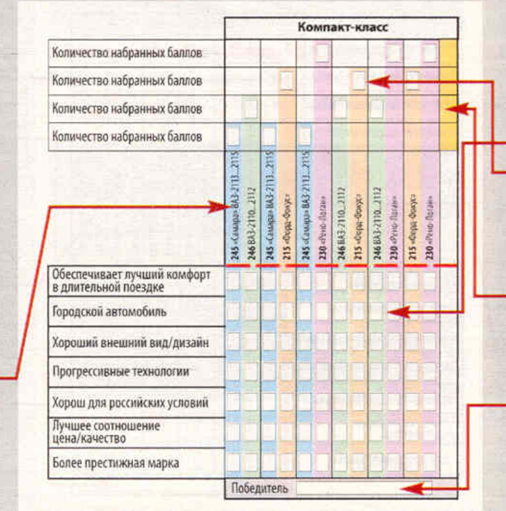
1. Перед вами фрагмент карточки, которую вы найдете на вкладке в конце журнала. В данном классе надо сравнить четыре автомобиля. Номера сравниваемых автомобилей идентичны указанным в каталоге, который опубликован в этом номере журнала. Каждый автомобиль выделен своим цветом.

2. **В компакт-классе представлены: № 245 «Самара» ВАЗ-2113…2115, № 246 «Лада-110» ВАЗ-2110…2112, № 215 «Форд-Фокус», № 230 «Рено-Логан».** Сравните попарно каждую из четырех моделей с каждой по семи критериям. Поставьте крестик или галочку в квадрат той модели, которая по данному критерию является лучшей в паре.

3. Пожалуйста, сосчитайте зачеркнутые квадратики в каждом столбце и впишите их количество в клетку над карточкой, выделенную соответствующим цветом.

4. Сложите количество баллов в каждой из четырех строк, соответствующих одному из автомобилей. Полученную сумму впишите в клетку, выделенную желтым цветом.

5. Сравните сумму баллов, набранных каждой моделью, и запишите название победителя в соответствующую строку.



Компакт-класс

	245 «Самара» ВАЗ-2113...2115	246 ВАЗ-2110...2112	245 «Самара» ВАЗ-2113...2115	215 «Форд-Фокус»	245 «Самара» ВАЗ-2113...2115	230 «Рено-Логан»	246 ВАЗ-2110...2112	215 «Форд-Фокус»	246 ВАЗ-2110...2112	230 «Рено-Логан»	215 «Форд-Фокус»	230 «Рено-Логан»
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке												
Городской автомобиль												
Хороший внешний вид/дизайн												
Прогрессивные технологии												
Хорош для российских условий												
Лучшее соотношение цена/качество												
Более престижная марка												
Победитель												

СРЕДНИЙ КЛАСС

Просторная, при этом не слишком дорогая «Хёндэ-Элантра» разошлась в 2004-м тиражом почти 8000 экземпляров. Очень солидный результат! Но корейская «Элантра», столь полюбившаяся россиянам, опережает ближайших преследователей, в общем-то, несильно.

За лидерство также борются японцы: приверженцев элегантного и вместительного «Ниссана-Примера» в России лишь немногим больше, чем поклонников его прямого конкурента «Тойоты-Авенсис». Оба соперника становятся номинантами на Гран-при. В компанию лидеров в 2004-м стремительно и для многих неожиданно ворвалась «Мазда-6». Продано более 5 тысяч машин, а могли бы реализовать больше: за «маздами» в 2004-м выстраивались довольно долгие очереди.

Кстати, эта современная модель со свежим дизайном, широким выбором кузовов и комплектаций по относительно невысоким ценам заняла достойное место и в голосовании посетителей сайта «За рулем».



308 «Хёндэ-Элантра»



314 «Ниссан-Примера»



323 «Тойота-Авенсис»



312 «Мазда-6»

Уважаемые читатели, перед вами пример заполнения карточки. Заполняйте и отправляйте в редакцию карточку, расположенную на вкладке в конце журнала!!!

	Средний класс											
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
	308 «Хёндэ-Элантра»	314 «Ниссан-Примера»	308 «Хёндэ-Элантра»	323 «Тойота-Авенсис»	308 «Хёндэ-Элантра»	312 «Мазда-6»	314 «Ниссан-Примера»	323 «Тойота-Авенсис»	314 «Ниссан-Примера»	312 «Мазда-6»	323 «Тойота-Авенсис»	312 «Мазда-6»
Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке												
Городской автомобиль												
Хороший внешний вид/дизайн												
Прогрессивные технологии												
Хорош для российских условий												
Лучшее соотношение цена/качество												
Более престижная марка												
Победитель												

1. Перед вами фрагмент карточки, которую вы найдете на вкладке в конце журнала. В данном классе надо сравнить четыре автомобиля. Номера сравниваемых автомобилей идентичны указанным в каталоге, который опубликован в этом номере журнала. Каждый автомобиль выделен своим цветом.

2. **В среднем классе представлены: № 308 «Хёндэ-Элантра», № 314 «Ниссан-Примера», № 323 «Тойота-Авенсис», № 312 «Мазда-6».** Сравните попарно каждую из четырех моделей с каждой по семи критериям. Поставьте крестик или галочку в квадрат той модели, которая по данному критерию является лучшей в паре.

3. Пожалуйста, сосчитайте зачеркнутые квадратики в каждом столбце и впишите их количество в клетку над карточкой, выделенную соответствующим цветом.

4. Сложите количество баллов в каждой из четырех строк, соответствующих одному из автомобилей. Полученную сумму впишите в клетку, выделенную желтым цветом.

5. Сравните сумму баллов, набранных каждой моделью, и запишите название победителя в соответствующую строку.

БИЗНЕС-КЛАСС

Обновление «Волги» не прошло даром. В 2004-м покупателей нашли более 65 тысяч нижегородских автомобилей – рост за год на 16%. Львиную долю успеха обеспечила обновленная «десятка» – ГАЗ-31105.

Конечно, в нынешнем году ни одна иная модель этого класса не достигнет таких показателей. Однако дилерам «Тойоты» удалось реализовать уже почти 10 тысяч просторных, хорошо оснащенных, престижных «кэмри». Совсем не мало для автомобиля такого класса!

В числе номинантов также «Хёндэ-Соната» – российская, производимая в Таганроге, модель с корейскими корнями. Выражение «много автомобиля за небольшие деньги» к ней подходит как нельзя лучше.

Четвертый номинант тоже «россиянин» – БМВ серии 5 производят в Калининграде на заводе «АвтоТОР». Этот автомобиль подкупает новизной, в известной мере даже авангардом конструкции, выразительным (пусть и неоднозначным) дизайном.



427 «Волга» ГАЗ-31105



424 «Тойота-Кэмри»



407 «Хёндэ-Соната»



403 БМВ серии 5

Уважаемые читатели, перед вами пример заполнения карточки. Заполняйте и отправляйте в редакцию карточку, расположенную на вкладке в конце журнала!!!

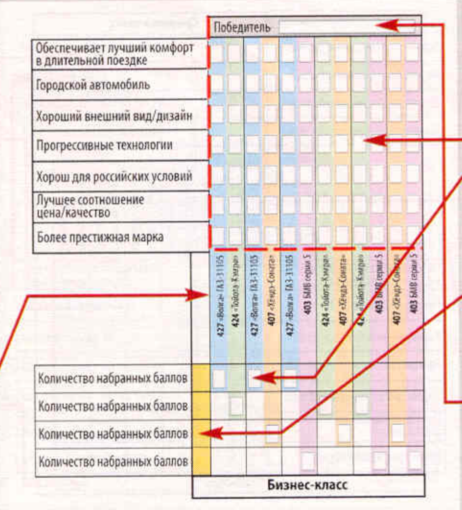
1. Перед вами фрагмент карточки, которую вы найдете на вкладке в конце журнала. В данном классе надо сравнить четыре автомобиля. Номера сравниваемых автомобилей идентичны указанным в каталоге, который опубликован в этом номере журнала. Каждый автомобиль выделен своим цветом.

2. В бизнес-классе представлены: № 427 «Волга» ГАЗ-3102...31105, № 424 «Тойота-Кэмри», № 407 «Хёндэ-Соната», № 403 БМВ серии 5. Сравните попарно каждую из четырех моделей с каждой по семи критериям. Поставьте крестик или галочку в квадрат той модели, которая по данному критерию является лучшей в паре.

3. Пожалуйста, сосчитайте зачеркнутые квадратики в каждом столбце и впишите их количество в клетку над карточкой, выделенную соответствующим цветом.

4. Сложите количество баллов в каждой из четырех строк, соответствующих одному из автомобилей. Полученную сумму впишите в клетку, выделенную желтым цветом.

5. Сравните сумму баллов, набранных каждой моделью, и запишите название победителя в соответствующую строку.



ЛЮКС-КЛАСС

Не первый год в лидерах самого престижного класса – «Мерседес-Бенц S». Для многих он по-прежнему эталон представительского автомобиля (873 новоиспеченных владельца в 2004-м проголосовали за него рублем).

Однако у «Ауди-А8» приверженцев в России немногим меньше. Об этом свидетельствуют и высокие показатели продаж (модель отстает от «Мерседеса» на 173 покупателя), и голосование на сайте «За рулем». Третий номинант – БМВ серии 7, который, кстати, совсем скоро предстанет обновленным, выглядит в компании самых популярных, престижных (и, добавим, немецких) автомобилей вполне логично.

А вот четвертый – выходец то ли с Дикого Запада, то ли Дальнего Востока. Принадлежащая «Тойоте» марка изначально была нацелена на рынок США. Сегодня в России «Лексус-LS430» активно отвоевывает позиции у именитых европейских марок. Козыри престижного седана – японские качество и комфорт за умеренную цену.



510 «Мерседес-Бенц S»



501 «Ауди-А8»



504 БМВ серии 7

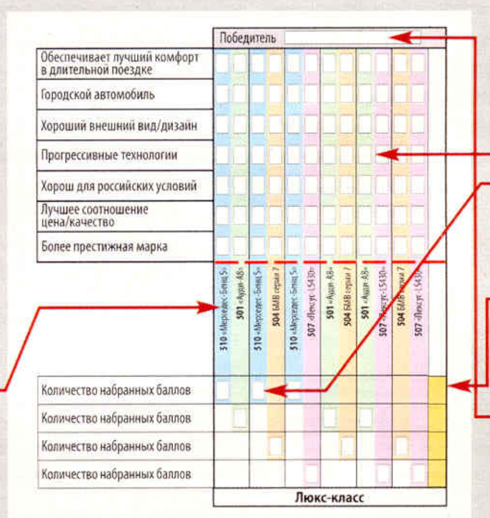


507 «Лексус-LS430»

Уважаемые читатели, перед вами пример заполнения карточки. Заполняйте и отправляйте в редакцию карточку, расположенную на вкладке в конце журнала!!!

1. Перед вами фрагмент карточки, которую вы найдете на вкладке в конце журнала. В данном классе надо сравнить четыре автомобиля. Номера сравниваемых автомобилей идентичны указанным в каталоге, который опубликован в этом номере журнала. Каждый автомобиль выделен своим цветом.

2. В люкс-классе представлены: № 510 «Мерседес-Бенц S», № 501 «Ауди-А8», № 504 БМВ серии 7, № 507 «Лексус-LS430.



Победитель

	510 «Мерседес-Бенц S»	501 «Ауди-А8»	510 «Мерседес-Бенц S»	504 БМВ серии 7	510 «Мерседес-Бенц S»	507 «Лексус-LS430»	501 «Ауди-А8»	504 БМВ серии 7	501 «Ауди-А8»	507 «Лексус-LS430»	504 БМВ серии 7	507 «Лексус-LS430»	
Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке													
Городской автомобиль													
Хороший внешний вид/дизайн													
Прогрессивные технологии													
Хорош для российских условий													
Лучшее соотношение цена/качество													
Более престижная марка													
Количество набранных баллов													
Количество набранных баллов													
Количество набранных баллов													
Количество набранных баллов													

Люкс-класс

Сравните попарно каждую из четырех моделей с каждой по семи критериям. Поставьте крестик или галочку в квадрат той модели, которая по данному критерию является лучшей в паре.

3. Пожалуйста, сосчитайте зачеркнутые квадратики в каждом столбце и впишите их количество в клетку над карточкой, выделенную соответствующим цветом.

4. Сложите количество баллов в каждой из четырех строк, соответствующих одному из автомобилей. Полученную сумму впишите в клетку, выделенную желтым цветом.

5. Сравните сумму баллов, набранных каждой моделью, и запишите название победителя в соответствующую строку.

ВСЕДОРОЖНИКИ

В этом классе уверенное лидерство захватила «Шевроле-Нива». Тольяттинских машин продали почти 54 тысячи, обеспечив, кстати, по итогам 2004-го лидерство «Шевроле» среди иномарок в абсолютном зачете.

Среди импортных вседорожников самый популярный – «Тойота-RAV4». Автомобилям, которых в 2004-м продано более 6 тысяч, симпатизируют и многие посетители нашего сайта.

«Хёндэ-Туссан» – лауреат Гран-при «За рулем» 2004-го, на российском рынке он пока новичок. Но многообещающий! «Туссан» просторен, добротно отделан, оснащен современными двигателями и трансмиссией. И, конечно же, его, как и иных «корейцев», отличает невысокая для своего класса цена.

«Фольксваген-Туарег» – модель совсем иной ценовой группы – своего рода эталон полноприводного автомобиля с широкими возможностями. «Туарег» занял по продажам 2004 года довольно высокое место, опередив немало одноклассников, приглянулся многим голосовавшим в интернете и стал четвертым номинантом Гран-при «За рулем» в своей категории.


605 «Шевроле-Нива»


647 «Тойота-RAV4»


614 «Хёндэ-Туссан»


650 «Фольксваген-Туарег»

Уважаемые читатели, перед вами пример заполнения карточки. Заполняйте и отправляйте в редакцию карточку, расположенную на вкладке в конце журнала!!!

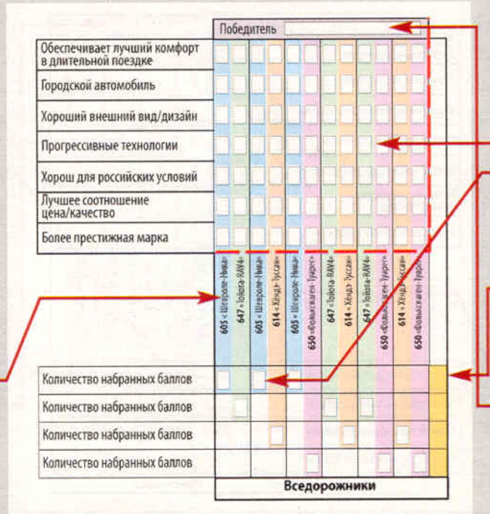
1. Перед вами фрагмент карточки, которую вы найдете на вкладке в конце журнала. В данном классе надо сравнить четыре автомобиля. Номера сравниваемых автомобилей идентичны указанным в каталоге, который опубликован в этом номере журнала. Каждый автомобиль выделен своим цветом.

2. В классе вседорожников представлены: № 605 «Шевроле-Нива», № 647 «Тойота-RAV4», № 614 «Хёндэ-Туссан», № 650 «Фольксваген-Туарег». Сравните попарно каждую из четырех моделей с каждой по семи критериям. Поставьте крестик или галочку в квадрат той модели, которая по данному критерию является лучшей в паре.

3. Пожалуйста, сосчитайте зачеркнутые квадратики в каждом столбце и впишите их количество в клетку над карточкой, выделенную соответствующим цветом.

4. Сложите количество баллов в каждой из четырех строк, соответствующих одному из автомобилей. Полученную сумму впишите в клетку, выделенную желтым цветом.

5. Сравните сумму баллов, набранных каждой моделью, и запишите название победителя в соответствующую строку.


Победитель
Обеспечивает лучший комфорт в длительной поездке
Городской автомобиль
Хороший внешний вид/дизайн
Прогрессивные технологии
Хорош для российских условий
Лучшее соотношение цена/качество
Более престижная марка
605 «Шевроле-Нива» | 647 «Тойота-RAV4» | 605 «Шевроле-Нива» | 614 «Хёндэ-Туссан» | 605 «Шевроле-Нива» | 650 «Фольксваген-Туарег» | 647 «Тойота-RAV4» | 614 «Хёндэ-Туссан» | 647 «Тойота-RAV4» | 650 «Фольксваген-Туарег» | 614 «Хёндэ-Туссан» | 650 «Фольксваген-Туарег»
Количество набранных баллов
Количество набранных баллов
Количество набранных баллов
Количество набранных баллов
Вседорожники

Уважаемый читатель! Если карточка для голосования в конце журнала уже использована другим читателем, вы можете проголосовать, заполнив карточку на этой странице. Затем вырежьте страницу по синей пунктирной линии, вложите в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д.10. Редакция журнала «За рулем»

Малый класс

	127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113	109 «Хёндэ-Гетц»	127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113	105 «Дэу-Матиз»	127 «Ока» СеАЗ/КамАЗ-11113	126 «Калина» ВАЗ-1118	109 «Хёндэ-Гетц»	105 «Дэу-Матиз»	109 «Хёндэ-Гетц»	126 «Калина» ВАЗ-1118	105 «Дэу-Матиз»	126 «Калина» ВАЗ-1118
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
бспечивает лучший комфорт в длительной поездке												
ородской автомобиль												
ороший внешний вид/дизайн												
рогрессивные технологии												
орош для российских условий												
учшее соотношение ена/качество												
олее престижная марка												
Победитель												

Компакт-класс

	245 «Самара» ВАЗ-2113...2115	246 ВАЗ-2110...2112	245 «Самара» ВАЗ-2113...2115	215 «Форд-Фокус»	245 «Самара» ВАЗ-2113...2115	230 «Рено-Логан»	246 ВАЗ-2110...2112	215 «Форд-Фокус»	246 ВАЗ-2110...2112	230 «Рено-Логан»	215 «Форд-Фокус»	230 «Рено-Логан»
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
бспечивает лучший комфорт в длительной поездке												
ородской автомобиль												
ороший внешний вид/дизайн												
рогрессивные технологии												
орош для российских условий												
учшее соотношение ена/качество												
олее престижная марка												
Победитель												

Средний класс

	308 «Хёндэ-Элантра»	314 «Ниссан-Примера»	308 «Хёндэ-Элантра»	323 «Тойота-Авенсис»	308 «Хёндэ-Элантра»	312 «Мазда-6»	314 «Ниссан-Примера»	323 «Тойота-Авенсис»	314 «Ниссан-Примера»	312 «Мазда-6»	323 «Тойота-Авенсис»	312 «Мазда-6»
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
Количество набранных баллов												
бспечивает лучший комфорт в длительной поездке												
ородской автомобиль												
ороший внешний вид/дизайн												
рогрессивные технологии												
орош для российских условий												
учшее соотношение ена/качество												
олее престижная марка												
Победитель												

Бизнес-класс

	427 «Волга» ГАЗ-31105	424 «Тойота-Кэмри»	427 «Волга» ГАЗ-31105	407 «Хёндэ-Соната»	427 «Волга» ГАЗ-31105	403 БМВ серии 5	424 «Тойота-Кэмри»	407 «Хёндэ-Соната»	424 «Тойота-Кэмри»	403 БМВ серии 5	407 «Хёндэ-Соната»	403 БМВ серии 5
Победитель												
беспечивает лучший комфорт длительной поездке												
ородской автомобиль												
ороший внешний вид/дизайн												
рогрессивные технологии												
орош для российских условий												
учшее соотношение ена/качество												
олее престижная марка												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												

Люкс-класс

	510 «Мерседес-Бенц S»	501 «Ауди-А8»	510 «Мерседес-Бенц S»	504 БМВ серии 7	510 «Мерседес-Бенц S»	507 «Лексус-LS430»	501 «Ауди-А8»	504 БМВ серии 7	501 «Ауди-А8»	507 «Лексус-LS430»	504 БМВ серии 7	507 «Лексус-LS430»
Победитель												
беспечивает лучший комфорт длительной поездке												
ородской автомобиль												
ороший внешний вид/дизайн												
рогрессивные технологии												
орош для российских условий												
учшее соотношение ена/качество												
олее престижная марка												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												

Вседорожники

	605 « Шевроле-Нива»	647 «Тойота-RAV4»	605 « Шевроле-Нива»	614 « Хёндэ-Туссан»	605 « Шевроле-Нива»	650 «Фольксваген-Туарег»	647 «Тойота-RAV4»	614 « Хёндэ-Туссан»	647 «Тойота-RAV4»	650 «Фольксваген-Туарег»	614 « Хёндэ-Туссан»	650 «Фольксваген-Туарег»
Победитель												
беспечивает лучший комфорт длительной поездке												
ородской автомобиль												
ороший внешний вид/дизайн												
рогрессивные технологии												
орош для российских условий												
учшее соотношение ена/качество												
олее престижная марка												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												
оличество набранных баллов												

Ф.И.О. ____________________

Адрес ____________________

Телефон ____________________

Планируете ли Вы в ближайшее время купить автомобиль, когда?

☐ уже заказал(а) ☐ в ближайшие 6 мес. ☐ в ближайшее 12 мес.

☐ в ближайшие 12 мес. ☐ позже ☐ не планирую

Марка ____________ Модель ____________

Особенно рекомендуется
уставшим от города.

Niva

Встреча с природой, просыпающейся от долгого зимнего сна, будет еще более прекрасной, если вы отправитесь туда на Chevrolet Niva. Этот автомобиль легко справится с любым весенним бездорожьем и подарит вам ощущение настоящего, полноценного отдыха.

Chevrolet Niva в салонах официальных дилеров от 309999 руб. Запишитесь на тест-драйв у официального дилера.

Горячая линия Chevrolet Niva: 8-800-2001-177

www.chevrolet-niva.ru

